

# neptunus



Driemaandelijks maritiem tijdschrift  
Revue maritime trimestrielle

38<sup>e</sup> jaargang nr. 242 - '95/4



# NEEM «NU» UW ABONNEMENT OP «NEPTUNUS»

door storting/overschrijving  
van 500,- BEF.  
op onze bankrekening  
nummer 473-6090311-30  
van NEPTUNUS, Oostende.

## BESCHERMEND ABONNEMENT WELDOEND ABONNEMENT

U kan ook een **beschermend  
abonnement** van 750,- BEF.  
nemen, wat  
overeenstemt met de  
werkelijke kostprijs van  
het tijdschrift of nog beter...  
een **weldoend abonnement**  
aan 1.000,- BEF.



## «NEPTUNUS»

**38e jaargang - 38e année nr. 242 - 95/4**

**Directeur - Directeur:**

R. Desaeger - Rue de la Briqueterie, 71 - 1020 Bruxelles.

**Hoofdredakteur - Rédacteur en chef:**

W. Bosteels - Zannekinstraat, 10 - 8600 Lampernisse

Les articles sont publiés sous l'entière responsabilité de leurs auteurs et ne reflètent pas nécessairement la conception de l'Etat-Major de la Force Navale.

Alle artikels worden gepubliceerd onder de verantwoordelijkheid van de auteurs en vertolken niet noodzakelijk de mening van de Staf van de Zeemacht.

Driemaandelijks maritiem tijdschrift - revue maritime trimestrielle.

Editeur: A.S.B.L. Neptunus,

Boîte postale 17, 8400 Oostende - Uitgever: v.z.w. Neptunus,  
Postbus 17, 8400 Oostende

Prijs per nummer 150,- BEF. - Prix par numéro 150,- BEF.

Abonnement: 500,- BEF. (jaarlijks - annuel) 1.000,- BEF. (weldoend - bienfaiteur) sur notre compte 473-6090311-30 de Neptunus - voor rekening 473-6090311-30 van Neptunus

Politiek en confessioneel onafhankelijk - libre de toute attache politique ou confessionnelle

Aangesloten bij de Unie der Belgische Periodieke Pers - Membre de l'Union de la Presse Périodique Belge

Tous droits de reproduction, de traduction et d'adaptation réservés pour tous pays.

Niets uit deze uitgave mag verveelvoudigd en/of openbaar gemaakt worden zonder schriftelijke toestemming van de uitgever.

Imprimé en Belgique: «Goekint Graphics», 8400 Oostende  
In België gedrukt bij «Goekint Graphics», 8400 Oostende

Copyright 1995 bij v.z.w./a.s.b.l. Neptunus, Oostende.

Editeur responsable - Verantwoordelijke uitgever:

Willy Bosteels - Zannekinstraat, 10 - 8600 Lampernisse.



# INHOUD SOMMAIRE

nr. 4 december 1995  
décembre

<b>Afscheidsplechtigheid</b> Vice-Admiraal Willy Herteleer Cereemonie d'adieu Vice-Amiral Willy Herteleer	218
<b>De nieuwe Stafchef bij de Marine</b> Divisieadmiraal Michel Verhulst, Ir	221
<b>Un nouveau Chef d'Etat-Major a la Marine</b> L'Amiral de Division Michel Verhulst, Ir	223
<b>Leur maître à tous...</b> Joshua Slocum, capitaine courageux par J.-M. de Decker	224
<b>Woorden uit de Zeemanskist</b> Getijden en getijstroom door Opperreester (b.d.) J.-B. Dreesen	229
<b>L'Amiral André G. Lemonnier</b> Un primus inter pares par P. Eygenraam	232
<b>Lichtschip "Westhinder 2" wordt museumstuk</b> door H. Rogie	234
<b>Les "raider" 1939-1945</b> par ILV P. Huyghe	236
<b>Maritiem Panorama</b> Een nieuwe strategie voor RMT door H. Rogie	244
<b>Drôle de musique au service de l'Otan</b> Par le Premier Maître Pollaud-Duliand	246
<b>Een verdienstelijk man in de focus</b>	248
<b>Lettre a ceux qui sont restés à la maison</b> de la part de l'équipage du F910 Wielingen par Capitaine-Médecin J. Devriendt	249
<b>Brief aan de thuisblijvers vanwege</b> de bemanning van de F910 Wielingen door Geneesheer-Kapitein J. Devriendt	252
<b>Vlaamse Maritieme Ruilvereniging</b>	255
<b>Wereldzeiler Staf Versluys verliet ons</b> door Opperreester (b.d.) J.-B. Dreesen	256

<b>The historic dockyard of Chatham</b> door H. Rogie	258
<b>Boekbespreking</b> Bruges and Zeebrugge door Opperreester J.-B. Dreesen	259
<b>De Odyssee van een belgisch zeeman</b> L'Odyssee d'un marin belge	261 262
<b>Info Reserve</b>	263
<b>Info Marine</b>	267

ISSN 0028-2790

Revue maritime trimestrielle  
Driemaandelijks maritiem tijdschrift

Directeur de la revue - Directeur van het tijdschrift  
R. Desaeger

Hoofdredacteur - Rédacteur en chef  
W. Bosteels

Photos - Foto's  
Ch. Theys - J. Camps - L. Van Ginderen

Lay-out  
Karien De Deyne

Vertaling, verbetering - Traduction, correction  
Jean-Pierre Duperroy

Dienst publiciteit - Service publicité  
Vincent Segaeert

Administratie - Administration  
Briefwisseling, adresveranderingen, publiciteit, 't winkeltje  
Correspondance, changements d'adresse, publicité, boutique  
Neptunus b.p. 17, 8400 Oostende - Tel. (059) 806.666

Service vente et abonnements  
Verkoop- en Abonnementendienst

Compte 473-6090311-30  
Rek. 473-6090311-30  
500 BEF jaarlijks 750 BEF beschermend  
annuel protecteur  
1.000 BEF weldoend  
bienfaiteur

Raad van Beheer - Conseil d'administration  
Président d'honneur - Erevoorzitter : J.-Cl. Liénart  
Président - Voorzitter: R. Desaeger  
Penningmeester - Trésorier: J.-P. Falise  
Sekretaris - Secrétaire: Vansteenkiste Nadine  
Beheerders - Administrateurs:  
W. Bosteels, M. Decoster, K. De Deyne, F. Devinck, J.-B.  
Dreesen, G. Gouwy, A. Jacobs, F. Philips, H. Rogie, L. Schellinck,  
P. Van Damme, E. Van Haverbeke, E. Wets



# AFSCHEIDSPLECHTIGHEID VICE-ADMIRAAL WILLY HERTELEER

## CEREMONIE D'ADIEU, VICE-AMIRAL WILLY HERTELEER

Op 27 september jl. had in de Marinebasis van Zeebrugge de afscheidsplechtigheid plaats van Vice-Admiraal W. Herteleer en tevens de intrede van de nieuwe Stafchef van de Marine, Divisieadmiraal Michel Verhulst.

Het programma werd ingezet met een lunch aan boord van de Wandelaar gevolgd door de plechtige bevelsoverdracht op de kade van de Marinebasis, dit onder een striemende regen.

Na de toespraak van de uittredende ZS (waarvan integrale publicatie), was het de eer aan de Minister van Landsverdediging J.P. Poncelet voor de uitreiking van de eretekens in de Nationale Orde.

De in- en uittredende ZS scheepten opnieuw in aan boord van de Wandelaar waarbij de onderscheidingsvlag overhandigd werd aan de uittredende Stafchef, gevolgd door een eresaluut van 17 kanonschoten. De onderscheidingsvlag van de intredende Stafchef werd gehesen samen met 2 kanonschoten.

De plechtigheid op de kade werd afgesloten met een laatste schouwing van de eredetachementen.

Een receptie, die werd bijgewoond door de Minister van Landsverdediging Poncelet, sloot deze prachtige plechtigheid af.



La cérémonie d'adieu du Vice-Amiral W. Herteleer s'est déroulée le 27 septembre à la base navale de Zeebruges en même temps que l'entrée en fonction du nouveau Chef d'Etat-Major de la Marine, l'Amiral de Division Michel Verhulst.

Le programme débuta par un lunch à bord du Wandelaar suivi par la remise officielle de commandement sur les quais de la base navale, le tout sous une pluie diluvienne.

Après l'allocution du ZS "sortant", le Ministre de la Défense Nationale J.-P. Poncelet eut l'honneur de décerner quelques distinction honorifiques dans les ordres nationaux.

Les ZS "entrant et sortant" embarquèrent à nouveau à bord du Wandelaar où la marque distinctive du ZS "sortant" lui fut remise, cérémonie suivie d'un salut de 17 coups de canon. La marque distinctive du Chef d'Etat-Major "entrant" fut hissée et ponctuée de 2 coups de canon.

La cérémonie à quai fut clôturée par la revue du détachement d'honneur. Une réception, où assistait le ministre de la défense nationale, clôtura cette magnifique cérémonie.

### Afscheidstoespraak ZS 27 september 1995

Mijnheer de Minister uit naam van geheel de Marine heet ik U van harte welkom en dank ik U omdat U het voorzitterschap hebt aanvaard van deze plechtigheid die de Zeemacht toelaat te rapporteren over het afgelopen drie jaar en haar ook de mogelijkheid biedt de nieuwe Stafchef van de Marine voor te stellen.

Heren Generaal en Admiraals, Heren Gouverneurs, Heer Burgemeesters, Dames en Heren Senatoren en Volksverte-



genwoordigers, Geachte Dames en Heren genodigden: de Zeemacht stelt het ten eerste op prijs dat u op deze zomerse septemberdag zo talrijk op deze plechtigheid in onze marinebasis aanwezig bent. Ik verwelkom zeer in het bijzonder de afgevaardigden van de vaderlandslievende verenigingen, en van de Reserve van de Zeemacht, de weduwen van onze overleden wapenbroeders en alle oudgedienden van de Zeemacht.

De afgelopen drie jaar, sinds januari 1993, werden de schepen van de Zeemacht 21 maand ingezet in operaties waarvan de uitvoering beslist werd door de Veiligheidsraad van de Verenigde Naties. Twaalf maanden onder de vlag van de Verenigde Naties zelf voor de Zinnia in Somalië, acht maanden onder NATO en WEU vlag in de Adriatische Zee voor de fregatten en de WIELINGEN is opnieuw begonnen aan een vijf maand durende opdracht in het Midden-Oosten.

La Force Navale tint durant toute cette période des navires disponibles à court préavis, pour les opérations décidées par le Gouvernement. Le préavis à très court-terme fut utilisé une fois lors de la prolongation de trois mois d'une mission, prolongation qui fut décidée le dernier jour de cette mission. Cette disponibilité quasi - immédiate est la plus-value importante de l'apport de la Force Navale à la Nation. Mais ce sont les équipages de la flotte qui tous, désignés ou non, supportent le poids de cette disponibilité.

Onze schepen behalen bij de onafhankelijke internationale operationele evaluaties nog steeds goede scores. Het is dat professionalisme en dat getraind zijn dat borg staat voor de veiligheid van de bemanningen in operaties. Die veiligheid is niet absoluut, maar het plannen en het doen uitvoeren van de paraatstelling van de vloot, door de waleenheden van het Commando Operaties herleidt het gelopen risico tot een aanvaardbaar niveau.

De laatste week vóór het zomerverlof had de WIELINGEN een ernstig defect aan een van zijn diesel voorstuwingsmotoren. De twaalf cilindervoeringen dienden te worden vervangen en geheel de motor geherconditioneerd. De eerste week na het zomerverlof vertrekt de WIELINGEN voor vijf maanden naar het Midden-Oosten. De herstelling die normaal zes weken in beslag zou nemen wordt uitgevoerd door de mensen en de diensten van het Commando Logistiek tijdens de prachtige maand augustus, verlofmaand bij uitstek in de Krijgsmacht. Het is maar één van de talloze voorbeelden van toewijding in dat Commando die borg staan voor de materiële gereedheid van de schepen

Marine, en dat staat voor elk van de specialiteiten: telegrafisten, seiner, detectors, kanonnières, duikers-ontmijners, wapenherstellers, electroniciens, electriciens, mecaniciens, koks, bevoorraders... het is maar een greep uit de 35 specifieke beroepen die in de Zeemacht worden gebruikt en die nu en in de toekomst bij het Commando Marine Instructie en in de Mijnenbestrijdingsschool worden aangeleerd in beide landstalen.

De grote waarde van die vormingen maakt, dat we nergens, ook niet tegenover de rijkere Marines, en dat zijn ze bijna allemaal, moeten onderdoen wat de kwaliteit van onze specialisten betreft.

L'Etat-Major de la Force Navale à Bruxelles a, plus que par le passé, délégué compétences et responsabilités aux Commandements. Sa tâche se limite, pour ce qui est du quotidien, à la surveillance, au contrôle et à la direction. Avec de plus, la détermination de la stratégie annuelle qui sert à assurer l'avenir dans des différents domaines.

Cette manière de travailler ne diffère pas dans son ensemble de celle qui était utilisée dans le passé. Néanmoins, cela doit se faire avec moins de la moitié du personnel présent dans les unités à terre que celui prévu à l'époque. Les modifications apportées interpellent chacun de façon drastique.

Men werkt nu in de Zeemacht niet tweemaal zo lang ook niet tweemaal zo snel maar, als het goed is, wel minstens tweemaal meer betrokken bij wat men doet. De veranderingen liggen dus op het gebied van de kwaliteitszorg en dat in alle betekenissen van het woord.

De bevelvoering over de schepen gebeurt met minder tussenniveaus; bij de opleiding is er meer scholen en minder steun aan scholen; bij de logistiek is er meer directe produktie en minder voorbereiding en op de Staf in Brussel is er minder "back seat driving" maar meer ondersteunende controle.

En toch is dat alleen niet voldoende om de vloot grondig en doeltreffend te ondersteunen, om de verslagen te analyseren en om de procedures en onderrichtingen bij te sturen. Het is vooral daarom dat vanaf 1996 de Admiraal BENE-LUX ook in vredetijd zal worden geactiveerd om naast de inzet binationaal Nederlands-Belgisch, ook de paraatstelling van de vloot gemeenschappelijk te doen. Dit is geen intentieverklaring om, indien het geval zich voor doet, gezamenlijk ten strijde te trekken maar een verbintenis om ook alle dagen gezamenlijk te werken aan de voorbereiding van de vloot voor die strijd.

De même, la volonté existe dans les domaines de l'instruction et de la logistique d'obtenir une collaboration plus



étroite avec la Marine Royale des Pays-Bas. L'intégration de l'école opérationnelle belge à celle des Pays-Bas est à l'étude; celle de l'école de restauration hollandaise à l'école belge est en cours. La coopération logistique étroite qui existe sera encore développée.

De herstructurering van de Zeemacht ingevolge de ministeriële beleidsbrief van 3 juli 1992 is uitgevoerd. De operationele gereedheid van de schepen blijft behouden. De integraties met de Koninklijke Nederlandse Marine staan op dit gebied borg voor de toekomst. Bezorgdheid wordt gewekt door de grote inschepingsdruk op het personeel vooral bij de matrozen en de kwartiermeesters, en het gebrek aan kader dat zich zal doen gevoelen bij de begeleiding van de wederuitrustingsprojecten. Die bezorgdheid zou grotendeels verdwijnen indien de Zeemacht 150 man minder zou moeten afdragen aan intermachten en intergeallieerde organismen.

Personne ne sera étonné d'apprendre en période de blocage du budget, qu'une certaine appréhension existe à plus long terme quant au rééquipement et à l'existence du budget nécessaire dans la futur.

Le plan de rééquipement actuel des Forces Armées comporte les moyens nécessaires à la première phase de consolidation des frégates et à la construction des quatre nouveaux dragueurs de mines.

Les moyens requis par la modernisation des chasseurs de mines tripartites devraient être trouvés avant la fin du siècle, donc très bientôt.

La première moitié de la première décennie du siècle prochain devrait voir se libérer les fonds permettant le remplacement des navires de soutien logistique GODETIA et ZINNIA et de leurs hélicoptères embarqués. La seconde moitié, la détermination des budgets de remplacement des frégates.

Nous savons déjà, qu'il ne sera presque pas possible de réaliser ces grands programmes si le budget de la Défense Nationale n'augmente pas de façon significative.

Als besluit wil ik mijn dankbaarheid uitdrukken voor al het personeel van de Zeemacht dat de afgelopen drie jaar door de orkaan van de herstructurering is gevaren en door inzet er in geslaagd is de slagvaardigheid van de varende eenheden te bewaren. Het is uw inzet en uw bereidwilligheid om anders betrokken te zijn met meer verantwoordelijkheidszin en met meer initiatief die er voor zorgt dat de Belgische Marine nu nog een operationeel inzetbare Zeemacht betreft.

Je sais que mon successeur, l'Amiral VERHULST, pourra compter sur vous en toutes circonstances. Sa connaissance excellente de l'entreprise maritime, sa grande expérience professionnelle et sa connaissance des relations interforces sont les garants d'une Force Navale solide pouvant répondre aux demandes qui ne manqueront pas de lui être faites. Ik wens hem en U allen daarbij veel succes.

Ik dank U voor Uw aandacht.





# DE NIEUWE STAFCHF BIJ DE MARINE

## DIVISIEADMIRAAL MICHEL VERHULST, Ir

Op 01 oktober 1995 volgde Divisieadmiraal M. Verhulst de Vice-Admiraal W. Herteleer op als Stafchef van de Marine.

Onze nieuwe Stafchef was tot dusver in de Generale Staf Stafchef Operaties (JSO) en heeft een indrukwekkende loopbaan achter de rug.



### Levensloop van Divisieadmiraal Michel Verhulst.

**D**ivisieadmiraal M. VERHULST werd geboren te Brussel op 19 mei 1942. Na de Grieks-Latijnse humaniora vervolgde hij in september 1961 zijn studies aan de Koninklijke Militaire School. In de 116de promotie van de Polytechnische Afdeling wordt hij op 25 december 1963 benoemd tot Onderluitenant en eindigt hij zijn studies van burgerlijk ingenieur in december 1966.

Zijn marine-vorming verwerft hij bij de "Marine Nationale Française" te Brest in 1967 (cursus van de reserve officieren "Grandes Ecoles", en studiereis met het helikoptermoederschip "Jeanne d'Arc" in 1968-1969), en ter gelegenheid van stages aan boord van diverse eenheden van de Belgische vloot.

Hij vervult vervolgens de functies van navigatie-officier (ZINNIA), commandant-2de-in-bevel (SPA, ARTEVELDE) en commandant van mijnenvegers (SPA, KNOKKE). Eind 1972 neemt hij op de Staf van de Zeemacht deel aan het marinebouwprogramma van de "E71 Fregatten", voor het projectonderdeel "wapensystemen". Van september 1975 tot juni 1976 volgt hij de specialiteitscursus voor officieren in geleide wapens bij de Franse Marine in Saint-Mandrier, Var, Frankrijk.

Van 1978 tot 1979 beveelt hij opeenvolgend diverse hoogzeemijnenvegers. Na zijn benoeming tot Korvetkapitein in december 1979, wordt hij opnieuw toegevoegd aan de Staf van de Zeemacht om er de functie van missieleartillerie-officier uit te oefenen

in de Sektie Wapensystemen.

In 1982 wordt hij aangeduid om met de 62ste divisie aan het "Royal Naval College" te Greenwich in het Verenigd Koninkrijk de stafcursus te volgen om vervolgens het Staffbrevet te verwerven aan het Hoger Instituut van Defensie te Brussel (97ste divisie).

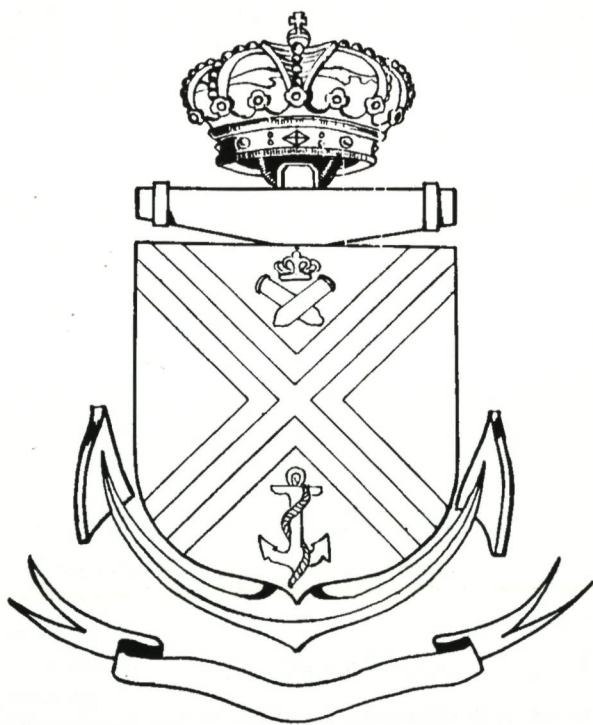
In 1983 wordt hij 2de commandant aan boord van het Fregat WANDELAAR, waarna hij in 1984 het bevel toegewezen krijgt van de F910 WIELINGEN. Eind 1985 wordt hij aangeduid als adjunct in de Ondersektie Plannen en Studies van de Generale Staf van de Krijgsmacht. In maart 1988 wordt hij Hoofd van de Sektie Plannen en Programma's op de Staf van de Zeemacht en dit tot maart 1990, waarna hij Commandant wordt van het Commando Instructie van de Zeemacht te Sint-Kruis (Brugge) en van het Commando Marineoperaties te Zeebrugge op 1 september 1992. Benoemd tot Divisieadmiraal op 26 december 1992, neemt hij de leiding van de Divisie Operaties van de Generale Staf over.

Van 1972 tot 1982 vervult hij gelijktijdig de functie van Ordonnans Officier van Zijne Majesteit de Koning. Tevens en sedert mei 1988 is hij de Belgische afgevaardigde bij het Undersea Research Center van het "Supreme Allied Command Atlantic" (SACLANTCEN).

Vanaf oktober 1995 oefent Divisieadmiraal M. VERHULST de functie van Stafchef van de Belgische Marine uit.

Hij is gehuwd en vader van vijf kinderen.







# UN NOUVEAU CHEF D'ETAT-MAJOR A LA MARINE

## L'AMIRAL DE DIVISION MICHEL VERHULST, Jr.

Le 1 octobre 1995, l'Amiral de Division M. Verhulst succède, en tant que Chef d'Etat-Major de la Marine, au Vice-Amiral W. Herteleer.

Notre nouveau Chef d'Etat-Major, qui a derrière lui une varrière impressionnante, était, il y a peu, Chef d'Etat-Major des Opérations (JSO) à l'Etat-Major Général.

### Curriculum vitae de l'Amiral de Division M. Verhulst

L'Amiral de Division M. VERHULST est né à BRUXELLES le 19 mai 1942. Après des humanités gréco-latines, il rejoint la 116ième promotion polytechnique à l'Ecole Royale Militaire en septembre 1961, est nommé Sous-Lieutenant le 25 décembre 1963 et termine ses études d'ingénieur civil fin 1966.

Il reçoit sa formation "marine" au sein de la Marine Nationale française (cours des officiers de réserve "Grandes Ecoles" à BREST en 1967 et campagne 1968-1969 du navire-école porte-hélicoptères "Jeanne d'Arc") ainsi qu'à l'occasion d'embarquements à bord de plusieurs unités de la flotte belge.

Il occupe ensuite les fonctions d'officier navigateur (ZINNIA), d'officier en second (SPA, ARTEVELDE) et le Commandant de dragueurs côtiers (SPA, KNOKKE). Affecté fin 1972 à l'Etat-Major de la Force Navale, il participe au projet "Frégates E71", partie "systèmes d'armes". De septembre 1975 à juin 1976, il suit le cours "Officiers Missiles-Artillerie" à Saint-Mandrier, Var, France. De 1978 à 1979 il commande successivement plusieurs dragueurs-chasseurs océaniques.

Promu Capitaine de Corvette en décembre 1979, il occupe les fonctions d'Officier Missiles-Artillerie de la Section d'Armes de l'Etat-Major de la Force Navale.

En 1982, il rejoint la 62ième Division du Cours d'Etat-Major au Collège Naval Royal de GREENWICH au ROYAUME-UNI pour suivre ensuite le cours de Brevet d'Etat-Major (97e Division) à l'Institut Royal Supérieur de Défense à Bruxelles.

Commandant en second de la Frégate WANDELAAR en 1983, il prend le Commandement du F910 WIELINGEN en 1984. Fin 1985, il est adjoind à la sous-section Plans et Etudes de l'Etat-Major Général. De mars 1988 à mars 1990, il occupe le poste de Chef de la Section "Plans et Programmes" de l'Etat-Major de la Marine. A partir du 30 mars 1990, il commande le Commandement Instruction de la Force Navale à Sint-Kruis (Brugge) et à partir du 1 septembre 1982 le Commandement des Opérations Navales à Zeebrugge. Nommé Amiral de division le 26 décembre 1992, il prend la direction de la Division Opérations à l'Etat-Major Général.

De 1972 à 1982, il remplit simultanément les fonctions d'Officier d'Ordonnance de Sa Majesté le Roi. Simultanément et depuis mai 1988, il représente la Belgique au Comité Scientifique du Centre de recherche sous-marine du Commandant Suprême Allié de l'Atlantique (SACLANTCEN).

A la date du 1 octobre 1995 l'Amiral de Division M. VERHULST assumera la fonction de Chef d'Etat-Major de la Marine Belge.

Il est marié et père de cinq enfants.

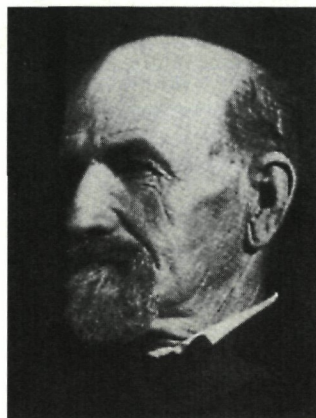


Leur maître à tous...

## JOSHUA SLOCUM, CAPITAINE COURAGEUX

**A** l'heure où l'on fait le tour du monde à la voile en solitaire comme on va acheter un paquet de cigarettes chez le marchand du coin (ou presque!), où pour ce faire on n'a apparemment aucune peine à rassembler des budgets astronomiques, où l'on monte des bateaux de plus en plus sophistiqués bourrés d'électronique portant des noms fleurant aussi bon la mer que "33 Export", "Fujicolor" ou "Lyonnaise des Eaux", où l'on bénéficie d'une assistance permanente (bouée "Argos", hélicoptères, voire unités navales), il n'est peut-être pas inintéressant d'évoquer les conditions dans lesquelles cette performance fut réalisée pour la première fois.

Cela se passait il y a cent ans.



Joshua Slocum

L'homme qui accomplit cet exploit (car pour l'époque c'était un véritable exploit), pour son seul plaisir, n'était pas un jeune sportif épris d'aventure, mais un quinquagénaire venu à la mer à l'âge de dix ans. Sanglé comme un clergyman dans des

costumes étriqués, l'oeil fiévreux et la barbiche triste, personne ne se souvenait l'avoir jamais vu sourire. Pourtant, il était doté d'un humour frisant parfois l'excentricité. Son nom était Joshua Slocum.

Il était né en 1844 en Nouvelle-Angleterre, cinquième d'une famille de neuf enfants. Son père était diacre méthodiste et, en même temps, fabriquait des sabots-bottes pour marins. Joshua avait décidé très tôt qu'il en chausserait.

### De simple matelot à capitaine-armateur

**A** quatorze ans, il trouva un emploi d'aide-cuisinier à bord d'une goélette. Débarqué dès la première escale pour avoir failli empoisonner l'équipage, il reprit du service à la mer comme mousse, puis comme matelot au long cours. Il connut Dublin, Liverpool, La Chine, Bonne Espérance, Batavia. Mêlé à la population cosmopolite du gaillard d'avant, il apprit vite à s'imposer avec ses poings mais, en dehors de ses heures de quart, il lisait beaucoup et étudiait la navigation.

A dix-huit ans, il était lieutenant à bord d'un navire assurant la ligne Liverpool-San Francisco. A vingt-cinq ans, on le retrouve capitaine d'une goélette cabotant entre Seattle et San Francisco. Un an plus tard, on lui confie le commandement d'un voilier de 330 tonneaux, le "Washington", effectuant la navette États-Unis-Australie. A Sidney, il épouse au

passage une américaine de vingt-et-un an qui vient partager sa cabine.

Les années passent et notre homme, parti au bas de l'échelle hiérarchique, en gravit patiemment les échelons.

Après le "Washington", c'est le "Constitution", un trois-mâts barque reliant San Francisco à Honolulu. Avec ce navire, à bord duquel naît son premier enfant, il navigue aussi le long des côtes du Mexique, du Chili et jusqu'à l'île de Pâques. Avec le "Benjamin Aymar", il cabote trois années durant entre Sidney et les îles du Pacifique Sud.

On peut encore citer le "Pato", un goélette avec laquelle il se livre à la pêche en mer d'Okhots, dans les eaux sibériennes. Et l'"Améthyst" (il a maintenant trois enfants) qui touche, tour à tour, les Philippines, la Chine, le Japon, la Russie, transportant du bois, de la glace naturelle, de la poudre à canon, du charbon...

La fortune aidant, Slocum devient en 1881 capitaine et co-armateur du "Northern Light", un trois-mâts carré de 1.800 tonneaux, le plus grand voilier des États-Unis. Ce navire ne lui porta pas bonheur. Il faisait route vers Yokohama par le Cap de Bonne Espérance lorsqu'il connut une avarie de gouvernail, suivie d'une rixe au cours de laquelle le second fut tué d'un coup de couteau. Lors du voyage de retour, via les Philippines, une voie d'eau se déclara; il fallut jeter une partie de la cargaison à la mer. Puis, ce fut un début de mutinerie qui obligea le capitaine à mettre au fers quelques uns des meneurs.



Le "Northern Light", marqua l'apogée de sa carrière. Il est à quarante ans l'un des meilleurs capitaines des Etats-Unis. Mais la voile commence à périliter. On lui propose le commandement de vapeurs; il refuse d'en entendre parler. Bientôt ses co-armateurs vendent leur part du grand voilier. Il est contraint de faire de même.

## La chance tourne

Avec le produit de la vente de ses parts, il rachète un trois-mâts de 300 tonneaux, l'"Acquideck", ancien clipper du café, familier des côtes du Brésil et de l'Argentine. Appareillant au printemps 1884, le premier voyage vers le Brésil s'annonçait bien mais finit mal. La femme de Slocum tomba malade en cours de route et mourut peu de temps plus tard en rade de Buenos-Ayres.

et de désillusions.

Mauvais temps, voies d'eau, mise en quarantaine suite à une épidémie de choléra, mutinerie obligeant Slocum à se défendre l'arme au poing tuant l'un des insurgés. Il fut acquitté par le tribunal pour légitime défense. Et re-épidémie, de variole cette-fois, qui décima la moitié de l'équipage. Avec, pour couronner le tout, l'échouage du navire à la veille de Noël 1887 dans la baie de Paranagua où une forte houle du large lui brisa définitivement les reins au bout de trois jours.

Le voilier représentait toute la fortune de Slocum. Il n'était pas assuré. La vente de l'épave permit tout juste de payer l'équipage, laissant le capitaine et sa famille totalement ruinés. Il ne leur restait même pas de quoi payer leur voyage de retour, par vapeur, aux Etats-Unis. Les seuls bien récupérés par le ménage étaient une machine à coudre et quelques outils,

mais remettre les pieds sur un bateau et se retira dans sa famille avec les plus jeunes enfants de son mari.

## Le "Spray"

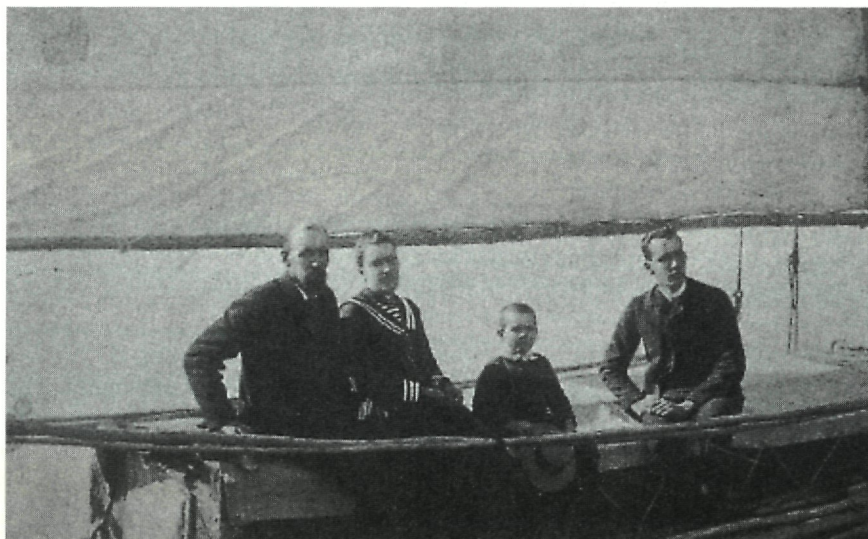
Slocum, dont le dossier comportait mutinerie et naufrage, n'obtint plus de commandement. Des mois s'écoulèrent, ses maigres économies fondirent mais il lui restait la bonne humeur et une imagination riche en ressources. Lorsqu'en 1892 un patron baleinier lui fit cadeau, par dérision, d'un vieux sloop complètement vermoulu, le "spray" abandonné depuis sept ans sur le rivage, il l'accepta.

Les gens rirent beaucoup. Slocum ne s'en émut pas et annonça qu'il allait "retaper" la vieille coque. Avec l'aide d'un ami charpentier, il abattit un grand chêne pour en faire une quille et d'autres pour en tirer les membrures. Un nouveau "Spray" prit forme peu à peu sur les gabarits de l'ancien: il mesurait 11 m 20 de long, 4 m 32 de large et 1 m 27 de creux avec un jauge brute de 12 tonneaux. Il fut d'abord gréé en sloop (un mât unique). Plus tard, Slocum en fit un yawl (yole) et lui apportant à l'extrême arrière un tapecul portant une voile latine.

Le tout lui coûta treize mois de travail et 553 dollars 62!

S'écoulèrent alors quelques années peu brillantes. Il avait décidé de se livrer à la pêche. Sans grand succès. Lorsqu'il revint de sa dernière campagne, la cale vide, ce fut pour apprendre que sa femme était morte et enterrée. Il ne semble pas avoir été accablé de chagrin. Ce fut alors qu'il décida de faire le tour du monde.

A l'époque, le seul navire à avoir bouclé la boucle était le "Sunbeam", le yacht de Lord et Lady Brassey. C'était un trois-mâts goélette mené par quarante-trois hommes d'équipage, sans compter deux



Slocum, sa femme Hettie et deux de ses enfants à bord du "Liberdade" avec lequel ils ont parcouru plus de 5.000 milles

Deux ans plus tard, le jeune veuf se remaria avec une cousine germaine de dix-huit ans sa cadette, "Hettie". Une semaine après la cérémonie, la jeune femme, qui ne connaît rien à la mer, embarque sur l'"Acquideck" en partance pour Montevideo avec deux des enfants de son mari. Les mois de navigation qui suivirent ne furent qu'une succession de déboires

avec lesquels l'ex-capitaine entreprit de construire un navire de ses mains: un canot ouvert de onze mètres gréé comme un sampan, baptisé "Liberdad", avec lequel il rapatria femme et enfants aux Etats-Unis à l'issue d'une incroyable équipée de 5.500 milles.

Arrivés à destination, sa femme - on peut la comprendre - jura de ne ja-





### Le "Spray"

chiens, trois canaris et un chat persan. Lui, à qui la vie familiale et en société n'avait pas tellement réussi ferait le tour du monde à la voile tout seul.

Un canot de sauvetage lui était nécessaire. Il se le procura en coupant en deux un vieux doris de façon à pouvoir, à lui seul, le hisser et le mettre à l'eau. Comme chronomètre, il acheta une vieille montre qu'on lui vendit pour un dollar seulement parce que le verre était cassé. Une dame de Boston lui fit cadeau (encore un) d'une lampe à deux mèches qui lui servirait à la fois d'appareil d'éclairage et d'instrument de chauffage.

### Le tour du monde, sans un sou

**A** Yarmouth, il embarqua des provisions: un peu de beurre, un sac de pommes de terre, des boîtes de conserves et six barils d'eau. L'appareillage eut lieu le 1er juillet 1895. Joshua Slocum entamait son tour du monde avec 1 dollar 85 en poche.

Lui, qui avait décidé que la société lui était inutile, s'aperçut très vite que la solitude lui faisait peur. Il craignit

de devenir fou. Il se mit à chanter à tue-tête, mais son répertoire était limité et cela l'épuisait. Il imagina, alors, qu'il donnait des ordres à un équipage et faisait les questions et les réponses:

- Comment le navire se comporte-t-il, lieutenant?
- Très bien, capitaine, très bien.

Les journaux avaient parlé de ce vieux fou et tous les marins connaissaient son projet. Huit jours après son départ, un trois-mâts le dépassa et le capitaine lui fit lancer, au bout d'une ligne, une bouteille d'excellent vin. A Fayal, aux Açores, les gens lui firent fête et l'accablèrent de fromage et de fruits. A Gibraltar, les Anglais l'accueillirent superbement et le ravitaillèrent en provisions de tous genres.

De là, la route pour le tour du monde était évidemment tracée: canal de Suez, océan Indien, Pacifique. Mais, dans une taverne à matelots, Slocum entendit parler de pirates qui écumaient la mer Rouge. Qu'à cela ne tienne, il allait faire son tour du monde par l'Ouest c'est à dire, en ce temps où les travaux du canal de Panama étaient interrompus, rejoindre le Pacifique par le cap Horn ou les canaux de Patagonie.

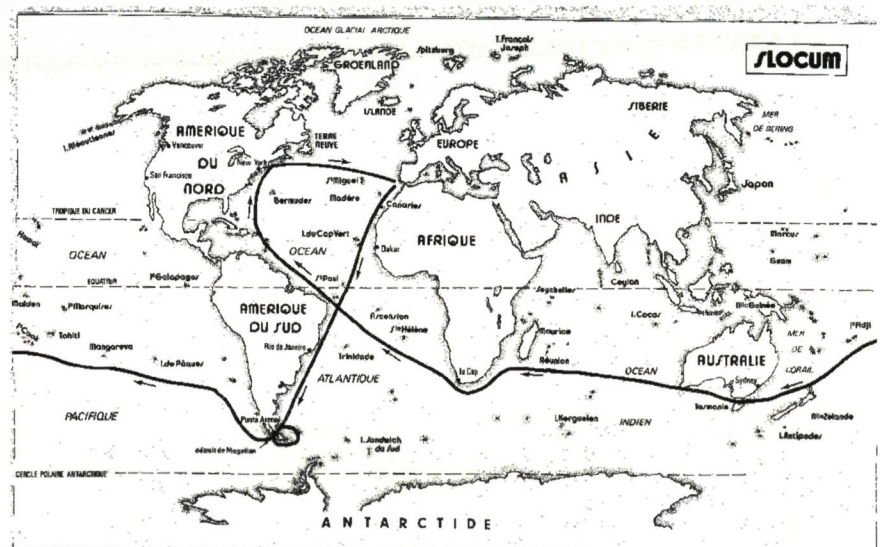
Les pirates ne sévissaient pas qu'en

mer Rouge. Au large de la côte marocaine, un boutre aux allures résolument hostiles prit le "Spray" en chasse. Slocum livra ce jour là la course de sa vie "toute toile dessus". Les pirates, derrière, avaient hissé eux aussi toutes leurs voiles. Mais notre homme était un vieux marin de haute mer. Sa toile, à lui, tiendra tandis qu'au bout de dix heures de poursuite le mât des pirates se brisa.

Il atteignit Pernambouc (Recife) en quarante jours et se retrouva chez lui le long des côtes d'Amérique du Sud, comme au temps de sa carrière de capitaine marchand. Il n'avait pas perdu des habitudes civiles. A chacune des ses escales: Rio, Montevideo, Buenos-Ayres, une fois le bateau mouillé, il descendait à terre en cravate et chapeau de ville, saluant de vieilles connaissances et invitant même à son bord. On lui fit fête partout: "Josh" était revenu!

Mais il était dit que les côtes sud-américaines ne lui réserveraient pas que des moments heureux, car il y échoua son "Spray" avec la même virtuosité que lorsqu'il avait échoué l'"Agridock" vingt ans plus tôt, sans l'endommager il est vrai. Il fut renfloué par les indigènes.

La longue descente vers le Sud se fit dans des conditions épouvantables. Impossible de finasser. L'étrave du "Spray" défonçait des vagues hautes



Itinéraire suivi par Slocum lors de son tour du monde en solitaire



comme le mât (1 mètre 50). Il progressait difficilement dans un désert marin hostile. Il finit par franchir le cap des Vierges, entrée du détroit de Magellan (il avait choisi cette route plutôt que celle du cap Horn) et toucha Punta Arenas, le 11 Février 1896, après dix neuf jours de mer. Il y fut bien reçu mais les gens le mirent en garde contre les indigènes de la Terre de Feu, lui conseillant de ne pas se laisser approcher par eux.

## Deux fois le Horn

La partie la plus dure de son voyage était devant lui. Quittant Punta Arenas, "Josh" pénétra dans le décor sauvage des canaux de Patagonie. Dès le premier soir il distingua sur la côte les feux des Fuégiens qui l'observaient à distance. Il imagina alors toute une mise en scène pour faire croire qu'il n'était pas seul à bord.

Ayant scié un morceau du beaupré, il l'avait installé à l'avant revêtu d'un costume de marin et y avait installé une ligne pour le faire remuer. Quand un barque se présentait, il se montrait à l'arrière, puis gagnait l'avant par la cabine, en changeant de pull-over et de chapeau au passage. Les indigènes avaient ainsi l'impression qu'il y avait trois hommes à bord. Ne pouvant naviguer dans l'obscurité, il choisissait de mouiller, le soir, dans l'une ou l'autre baie fréquentée par les phoques, signe de l'absence de toute présence humaine.

Grâce à ces précautions, le "Spray" doubla le cap Pilar, prêt à s'engager dans l'océan Pacifique. Hélas, le vent se mit à fraîchir. Il fallut rentrer peu à peu toute la voile. Le petit sloop, luttant contre d'énormes vagues, fut refoulé dans le détroit de Magellan.

Avec les canaux, Slocum retrouva le danger des Fuégiens. Épuisé, il se protégea de leurs attaques nocturnes en semant sur le pont de son bateau, pointe en l'air, des clous de tapissier qu'on lui avait donné à Punta Are-

nas. Par une belle nuit noire, il fut réveillé par les cris de sauvages qui avaient sauté sur le pont, s'étaient enfoncés des clous dans les pieds et avaient fui en hurlant sans demander leur reste. Dès lors, dans ces eaux, plus personne ne monta à son bord.

Un jour, en allant au rivage pour prendre de l'eau douce, il trouva des épaves, dont un fût de vin et des barils de suif. Il prit le fût et autant de barils qu'il put en loger sur le "Spray", tandis que des indigènes, dissimulés dans les broussailles, lui tiraient dessus longeant même un flèche dans son mât.

Un jour, il aperçut une petite île qui n'apparaissait pas sur ses cartes. Celles-ci étaient, faut-il le dire, assez imprécises à l'époque. Pas d'indigènes, ni à droite, ni à gauche. Il abattit sa toile, mouilla son ancre, mit son doris à l'eau et alla planter sur l'îlot un écriteau: "Défense de marcher sur la pelouse". Sa façon à lui de prendre possession du territoire qu'il venait de découvrir.

Ayant atteint la limite Ouest du détroit de Magellan, il s'élança enfin dans le Pacifique, pour être cueilli par un vent furieux qui l'obligea à se mettre à la cape. Trois jours durant, le "Spray" dut faire face à la vague sans savoir où le vent l'entraînait. Lorsque la tempête se calma, Slocum constata qu'il avait sans le savoir franchi le cap Horn, ayant ainsi fait le tour complet de la Terre de Feu, et qu'il était revenu dans l'océan Atlantique. La rencontre d'un vapeur américain, qui lui offrit des cordages et quelques vêtements chauds, en dit long sur le dénuement du capitaine courageux et la souffrance physique endurée dans ce milieu hostile.

Après deux mois d'une navigation unique en Terre de Feu, Josh s'élança enfin dans le Pacifique. Quinze jours plus tard, il fit escale à Juan Fernandez, où avait vécu pendant quatre ans Alexandre Selkirk, le véritable Robinson Crusoé. Il y demeura une semaine pour reprendre des forces pour la grande aventure: la traversée de l'océan Pacifique.

## La traversée du Pacifique

Celle-ci dura 72 jours au cours desquels le "Spray" faillit aborder une baleine. A Samoa, il s'offrit une escale d'un mois. Il vendit son suif à un Allemand qui fabriquait du savon; il n'avait jamais été aussi riche.

Il appareilla ensuite pour l'Australie qu'il atteignit après 51 jours de mer après avoir essuyé en cours de route une effroyable tempête, qui causa la perte du clipper américain "Patrician". Un vapeur français qui se rendait à Sidney l'aperçut dans la bourrasque et annonça son naufrage probable. Mais, alors que ses passagers avaient de l'eau jusqu'aux genoux, dans le salon, le pont du "Spray" demeurait quasiment sec.

A Sidney, Slocum fut magnifiquement reçu. Le Yacht Club lui offrit un nouveau jeu de voiles; des admirateurs lui apportèrent vêtements, vivres et vin. Seuls les services de l'Immigration lui firent subir des tracasseries, lui réclamant des taxes portuaires. Il gagna de l'argent en faisant payer six pence pour la visite de son bateau puis, quand le nombre de curieux diminua, pour voir un requin qu'il avait capturé.

Désireux de n'atteindre le cap de Bonne-Espérance qu'au milieu de l'été austral, il se rendit à Timor, puis à l'île des Cocos, puis à l'île Rodriguez, puis à Maurice avant d'atteindre Durban. Nous étions fin Août 1897. Il reprit la mer en Décembre.

Le 25, à huit-cents milles du Cap, il fut prit dans une tempête d'une violence telle que, pour la première fois, Josh se demanda si son petit sloop allait résister. Il était submergé si souvent par les vagues qu'il pouvait à peine respirer. A un moment, un grand vapeur britannique le dépassa et hissa le signal: "Joyeux Noël!". Le spectacle de l'hélice qui sortait follement de l'eau lui rendit sa bonne humeur.





Slocum et son légendaire chapeau de paille

## Le voyage est "moralement" terminé

**A**u Cap, il considéra son voyage comme terminé; il estimait que ce qui restait à faire ne serait qu'une navigation facile. Elle le fut. Aucun tempête ne secoua plus le "Spray".

Entre temps, suite à l'explosion du cuirassé "Maine" dans le port de la Havane, la guerre hispano-américaine avait éclaté. Slocum l'ignorait, mais des rumeurs entendues au Cap la lui avaient fait estimer probable. Alors qu'il naviguait des Antilles vers les Barbades, il rencontra le croiseur américain "Oregon" qui, par pavillons (Slocum n'avait pas de radio à bord), lui demanda: "Avez-vous rencontré

des navires de guerre?". "Non, répondit-il ajoutant avec son humour coutumier "Mais naviguons de conserve; nous pourrions ainsi nous protéger mutuellement!".

Il s'arrêta pendant une semaine à la Dominique, atteignit le cap Hateras en trois jours et, dans une forte tempête, doubla Montauk Point à l'extrémité de Long Island. Rasant la côte pour éviter les champs de mines défendant Newport, il y entre le 3 Juillet 1898.

Son voyage avait duré trois ans, deux mois et deux jours. Le "Spray" conserve aujourd'hui encore le record de la distance parcourue (46.000 miles) et du nombre de points visités par un navigateur solitaire.

"Si je passe en revue ce qui m'a conduit à cet exploit modeste", écrivit-il dans le livre qu'il consacra à son aventure, "je vois un outillage de charpentier assez réduit, une pendule en fer blanc et quelques semences de tapissier. Mais il faut tenir compte avant tout de quelques années d'apprentissage où j'ai étudié avec diligence les lois de Neptune, lois auxquelles j'ai tenté d'obéir en traversant les océans - et ça en valait la peine".

Il acheta une petite maison toute proche de la localité de West Tisbury en Nouvelle-Angleterre "après en avoir visité le cimetière et constate, en lisant les épitaphes, que pas mal de gens y mouraient centenaires, ou

presque".

On s'étonna un peu de le voir reprendre la mer dès l'automne.

"C'est pour éviter de devoir m'acheter un nouveau pardessus", expliqua-t-il. Je vais hiverner dans quelque île caraïbe".

Ainsi fit-il chaque année, partant et revenant avec les hirondelles.

Au printemps de 1909, quatorze ans après le début de son tour du monde, après avoir fêté joyeusement son soixante-cinquième anniversaire la solitude lui fit de nouveau envie. Il appareilla avec son vieux "Spray" pour l'Amérique du Sud avec l'intention d'explorer l'Amazone et le Rio Négro.

On n'entendit plus jamais parler de lui et on ne retrouva rien du "Spray". Le premier marin à avoir réalisé le tour du monde en solitaire ne savait pas nager.

J.-M. de Decker

UW REISKANTOOR!

# DELSUN TRAVEL

AL UW REIZEN AAN BUDGETGERICHTE PRIJZEN.  
VERDELER VAN ALLE GROTE TOUROPERS.

EIGEN GEORGANSEERDE NEDERLANDSTALIGE GROEPS-  
REIZEN.

REEDS MEER DAN 25 JAAR ERVARING!

Alle inlichtingen op ons kantoor:

CHRISTINASTRAAT 44 - 8400 OOSTENDE

Tel: 059/51.42.42 - Fax: 059/70.04.62



# WOORDEN UIT DE ZEEMANSKIST

## GETIJDEN EN GETIJSTROMEN

Van alle gevaren waarmee de zeeman zich op zee geconfronteerd ziet leveren de getijden misschien wel de meeste problemen op. Niet alleen veranderen zij de hoeveelheid water onder de kiel van zijn schip, maar de stroom die zij veroorzaken kan het schip van zijn koers brengen en zijn vaart vergroten of verkleinen.

**D**e meest bekende storing teweeg gebracht door de aantrekkingskracht van de zon en de maan op de aarde is wel het regelmatig rijzen en dalen van het zeewateroppervlak.

De hoogste stand van het water noemt een HOOG WATER, de laagste LAAG WATER. De hoogte van het water halverwege tussen hoog en laag is HALFTIJ. Het rijzen van het water wordt VLOED, het dalen EB genoemd. De overgang van de ene in de andere beweging staat bekend onder de naam STIL WATER. Vanaf het ogenblik van laagwater tot dat van hoogwater zegt men dat het water RIJST, OPKOMT of WAST. Vanaf het hoogwater tot het laagwater VALT of ZAKT het water.

Tweemaal in een MAANSDAG (24u50 m") keren eb en vloed terug. Men noemt dit DUBBELDAAGS-GETIJ. Er zijn echter ook plaatsen waar het per dag maar eenmaal hoogwater en eenmaal laagwater. Men spreekt dan van een ENKELDAAGS-GETIJ. Deze en andere afwijkingen hangen samen met de geografische ligging van de plaats. De tijd van de vloed duurt iets korter dan die van de eb. De hoogste vloed en dus ook de laagste eb komt voor ongeveer bij NIEUWE of VOLLE MAAN. De aantrekkingskracht van zon en maan werken dan in eenzelfde richting en men heeft SPRINGTIJ. De laagste hoogwaterstanden en de daarmee verband houdende laagwaterstanden vallen ongeveer samen met de KWARTIERSTANDEN van de maan. De aantrekkingskracht van zon en maan werken dan in tegengestelde richting en zullen elkaar dus

gedeeltelijk opheffen. Dat heet het DOODTIJ of KRANKTIJ. Het tijdsverloop tussen spring- en kranktij is ongeveer 7 1/2 dag zijnde 1/4 van de tijd waarin de maan een omwenteling om de aarde voltooit (29 1/2 dag). Tweemaal in de maand is het daarom SPRINGTIJ en tweemaal KRANKTIJ.

Uit het voorgaande blijkt dat de vloed de maan volgt. Hieruit kunnen we afleiden dat de kracht van de maan sterker werkt dan de kracht van de zon. De benamingen HOOG WATER en HOOG TIJ moeten niet met elkaar verward worden. Met HOOG TIJ bedoelt men dat het tij zeer hoog is vergeleken met overeenkomstige standen bij hoogwater. Zo zal men op onze kust spreken van HOOG TIJ als bij een noordwesterstorm het water tot boven de normale hoogwaterstand wordt opgestuwd. Noordwester stormen hebben een grote invloed op het waterpeil in de zuidelijke Noordzee.

Het verschil tussen hoog- en laagwater noemt men het VERVAL. Onder AGGER verstaat men een kortstondige rijzing van het zeewater tijdens eb. Hierdoor valt het laagwater op die plaats uiteen in twee laagwaterstanden. Dit verschijnsel doet zich, in onze onmiddellijke omgeving, voor op de HOEK VAN HOLLAND en op bepaalde plaatsen van de Engelse zuidkust.

De rijzing en daling van het water gaat in regel gepaard met regelmatig afwisselende stromen in de ene of de andere richting.

De ene noemt men VLOEDSTROOM of VLOED en de andere EBSTROOM of WEGEBBING. De



KENTERING is de overgang van de ene stroom in de andere. Voor onze kust loopt de vloedstroom van ongeveer 2 uur voor hoogwater tot ongeveer 4 uur erna.

De richting van VLOED- en EB-STROOM is lang niet altijd tegengesteld. Dit zal wel het geval zijn vlak onder de kust. Zodra men echter buiten de kust komt verschilt dit soms aanzienlijk en kan men de stroom best aanduiden met zijn richting. Het is daarom beter te spreken van een INTREKKEND en UITTREKKEND TIJ. In het spraakgebruik zegt men ook wel dat DE TIJ NAAR BINNEN of NAAR BUITEN ZET. Of men spreekt derhalve van een stroom dat hij bv OM DE ZUIDWEST of OM DE NOORDWEST TREKT.

Denk er ook aan dat de wind UIT EEN BEPAALDE HOEK WAAIT terwijl de STROOM IN EEN BEPAALDE RICHTING TREKT.

De stroomrichting kan bepaald worden door waarneming. Een ten anker liggend schip gaat met DE KOP OP STROOM LIGGEN. Een meerboei wordt scheef geduwd IN DE RICHTING VAN DE STROOM. Een sparboei gaat echter, door haar wijze van verankering, juist TEGEN DE STROOM INSTAAN. Bij een meerpaal zijn er duidelijk OPSTUWING aan het ene en STROOMRIMPELS aan de andere kant van de paal te zien. Gebruik desnoods een verrekijker. Als een regel zal een goed zeeman NIMMER DE GELEGENHEID VERWAARLOZEN OM DE STROOM TE OBSERVEREN. Gegevens met betrekking tot de waterstanden vinden we in de GETIJTAFELS.

STROOMATLASSEN geven een overzicht, op verschillende uurkaarten, van de stroom in een bepaald gebied. De gehele aarde is niet door water omgeven. Land- en watermassa's zijn grillig over de aardoppervlakte verspreid. Daarbij zijn ook de diepten van de watermassa's zeer uiteenlopend. Dit heeft tot gevolg dat VLOEDGOLF de maan niet kan volgen. Hierdoor zal de springtij niet meer samenvallen met nieuwe-of volmaansdoorgang, doch enige tijd

daarna optreden. Dit verschijnsel wordt de VERTRAGING VAN HET GETIJ genoemd.

Het HAVENGETAL van een plaats is het tijdsverloop tussen MAANSMERIDIAANSDOORGANG op nieuwe of volle maansdag en het daarop volgend hoog water. Omdat bij nieuwe en volle maan de maan op de middag of te middernacht, dus om 12- of om 24 uur, door de meridiaan gaat zegt men in de praktijk ook wel dat het HAVENGETAL het uur van hoogwater is op nieuwe of volle maansdag. De OUDERDOM VAN HET GETIJ daarentegen is het tijdsverloop tussen volle en nieuwe maan en het eerstvolgend springtij. Voor onze kust is dat ongeveer 72 uren of 3 dagen.

Onder REDUCTIEVLAK verstaat men het niveau waartoe men gevonden diepten herleidt alvorens ze in kaart te brengen. Voor de Vlaamse banken is dat L.L.W.S.-Laag, laag, water, spring.

Voor de Nederlandse zeekaarten gebruikt men G.L.W.S. Gemiddeld laagwater spring. Voor de Engelse zeekaarten werkt men L.W.S. Laagwater spring.

Er zijn een paar bewegingen in het water die hun oorsprong bij de getijstromen vinden en een bijzondere naam hebben.

Een DRAAIKOLK is een cirkelvor-

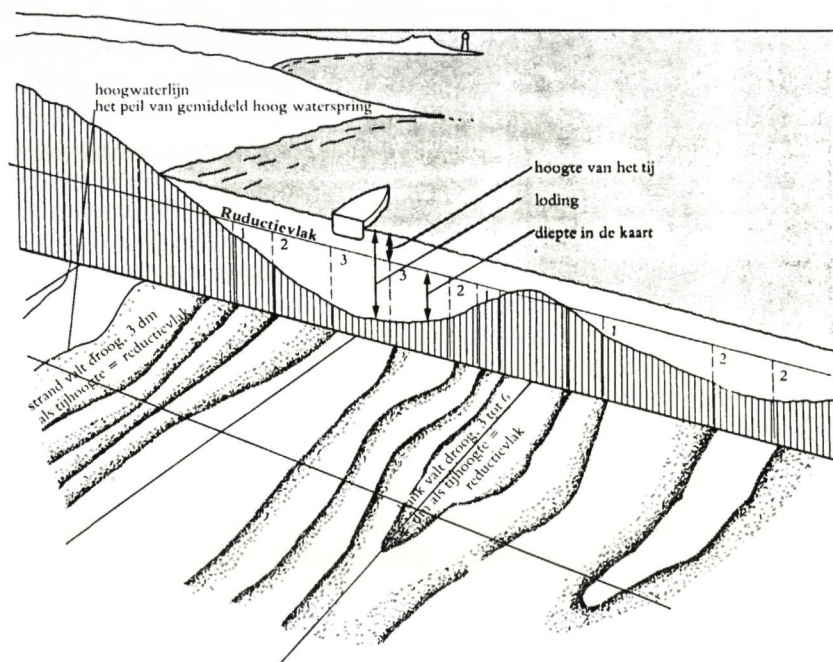
mige beweging die kan ontstaan als gevolg van getijwerking. De diameter ervan kan variëren van enkele centimeter tot een paar mijl.

Een MAALSTROOM is de naam voor een sterke draaiende stroom. Oorspronkelijk genoemd naar een dergelijke getijstroom in de Lofoten (eilandengroep bij Noorwegen). Hij werd voor het eerst vermeld in de Mercatoratlas van 1595 en zijn kracht werd in die tijd sterk overdreven.

Een STROOMRAFELING zijn rimelingen of kleine golven aan het wateroppervlak op plaatsen waar twee tegengestelde stromen elkaar ontmoeten of waar de stroom over een ongelijke bodem lopen. Voor de kust van Oostende ligt een zandbank die haar naam hieraan ontleent, de RAVELINGEN.

Een RACE is een zeer sterke stroom die ontstaat op plaatsen waar het water langs een kaap of een vernauwing stroomt of waar verschillende stromen elkaar ontmoeten. Voor ons zijn de meeste bekende voorbeelden de "RACE of ALDERNEY", de "RAZ du Sein" en de "RAZ BLANCHAR". GETIJDEWATERS zijn alle waters die onder invloed staan van de werking van het getij. Het getijdewater van de Schelde reikt tot Gent.

Langzame vaartuigen doen aan TIJ-





STOPPEN. Op getijdewaters gaan zij voor anker om het volgende gunstige tij af te wachten waarmee ze de reis kunnen vervolgen. Men noemt dit ook wel **MET HET TIJ VAREN** het gebruik maken van de getijstroom om een rivier of zeearm op of af te varen.

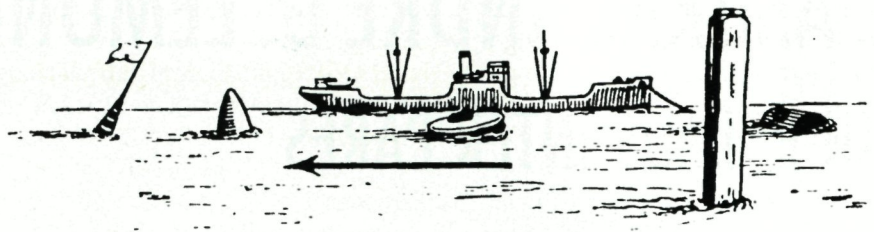
Het deel van het vaarwater waar de getij- of andere stroom het sterkst is noemt het **STROOMBED**.

Een **NEER** is een tegenstroom die ontstaat doordat de hoofdstroom (op een rivier of achter een vooruitspringende landtong) door de remming van het water aan de walkant een zuiging doet ontstaan die in tegengestelde richting loopt.

Een **TEGENSTROOM** daarentegen is een kleine stroom die in tegengestelde richting naast een bepaalde hoofdstroom loopt. Zo loopt op de Kongostroom (die nu de **ZAIRE** noemt) het uitvloeiende rivierwater onder de inlopende **VLOEDSTROOM** door, maar zal aan de kanten zijn normale oppervlakteweg volgen.

Dat brengt ons dan meteen bij een verschijnsel dat **VLOEDBRANDING** of **BORE** noemt. Dit is een steile golf die bij springtij in sommige rivieren ontstaat als gevolg van het nauwer en ondieper worden van de bedding en de krachten die ontstaan tussen het naar zee vloeiende rivierwater en de inkomende vloedstroom. Het komt onder andere voor op de **SEINE**, de **SEVERN**, de **TRENT** en de **GANGES**.

Een bijzonder hoge vloed wordt ook wel een **SPRINGVLOED** genoemd. De **NAVLOED** is het laatste gedeelte van de vloed.



*Hoe de stroom zich laat waarnemen*

Een **VLOEDANKER** is een tweede anker dat uitgebracht wordt om te voorkomen dat het schip, bij opkomende vloed, op zijn enig anker gaat zwaaien. Een haven waar men alleen met hoogwater kan binnenkomen is een **VLOED** of **TIJHAVEN**.

Met langs de **VLOEDLIJN** te lopen doet men soms merkwaardige ontdekkingen. Het is de lijn op het strand die het hoogste punt aangeeft dat de vloed heeft bereikt. Meteen is het ook de grens tussen **HARD** en **ZACHT STRAND**.

Vloed en eb hebben ook een grote invloed gehad op het aantal gezegden en spreekwoorden in ons taalbestand. We geven enkele voorbeelden.

**EEN VLOED VAN WOORDEN** = een massa woorden. **NA HOGE VLOEDEN DIEPE EBBEN** = op gunstige volgen slechte tijden. **HIJ HEEFT DE VLOED ZO GOED WAARGENOMEN DAT HIJ DE EB GERUST KAN AFWACHTEN** = in gunstige tijden heeft hij zoveel verdiend dat hij zich geen zorgen over komende slechte tijden hoeft te maken.

Ook onze Nederlandse dichters gebruikten vloed en eb in hun bloemrijke taal.

- 't Mag vloeyen, 't mag ebben  
Die niet en waegt en zal niet hebben.

(Spreek op de schutsluis te De Lemmer).

- 't Mag vloeyen, 't mag ebben  
Groot schip wil groot water hebben.  
(Jacob Cats) = hoe de omstandigheden ook zijn, een groot heer wil zich ruim kunnen bewegen.

- 's Werelds goed is eb en vloed = 's werelds goed komt en verdwijnt.

Daarmee fristen we onze kennis van de getijdentaal weer wat op en ons rest nog U een **BEHOUDEN VAART** toe te wensen.

**Opperreester(b.d.) J.-B. Dreesen**



# L'AMIRAL ANDRÉ G. LEMONNIER

## UN PRIMUS INTER PARES

L'Amiral André Lemonnier appartient au monde des "premiers parmi leurs pairs". Reçu premier à l'École Navale, il en sortit à la tête du classement et connut le baptême du feu au cours de la première guerre mondiale. Engagé comme enseigne de vaisseau dans l'affaire des Dardanelles, il en connut tous les déboires. (Les décevants détails de cette opération, ratée du point de vue des alliés, ont été évoqués dans un précédent article consacré à l'amiral Jaugard: Neptunus n°3 - 1995).

Au lieu de goûter les fruits amers de la défaite Lemonnier quitta la zone des détroits pour celle de l'Atlantique. Sa nouvelle mission le porta au cœur de la bataille sur l'océan, dans la lutte harassante contre les sous-marins ennemis. Déjà à l'époque les U-Boot de la marine impériale infestaient les mers, et rendaient périlleuse la traversée des convois des Etats-Unis vers la Grande Bretagne et la France. Si la bataille de l'Atlantique de 14-18 n'eut pas l'ampleur de celle de 39-40, les atouts de l'empire allemand étant inférieurs à ceux du III<sup>e</sup> Reich, la mer n'en était pas moins cruelle.

La France des maréchaux Foch et Joffre ne fut que partiellement envahie; il y a 55 ans, les généraux Gamelin et Weygand durent concéder la zone côtière de tout le territoire français.

### L'Esprit de revanche

Lorsque la république allemande de Weimar et celle du feld-maréchal von Hindenburg subirent les ukases de Versailles, l'esprit de revan-

che ne tarda pas à naître et connut son épanouissement sous Adolf Hitler.

Les milieux politiques français firent appel au surdoué Lemonnier pour seconder les diplomates que Paris et Londres envoyèrent dans la capitale britannique (1920) et à Genève (1932) pour y peaufiner les dispositions du traité signé dans la forêt de Compiègne le 11 novembre 1918.

Pour un vrai marin ce n'était là qu'une tâche temporaire. L'ancien chef de promotion de l'École Navale souhaitait naviguer. Ses chefs répondirent à son attente et lui confièrent successivement le commandement de 2 sous-marins, d'un aviso, de 2 torpilleurs, 1 contre-torpilleur et pour couronner le tout du croiseur "Georges Leygues".

### La guerre 1939-45

Né en 1896 à Guingamp, Lemonnier était capitaine de vaisseau lorsque les concessions faites au Führer par Édouard Daladier et Neville Chamberlain entraînèrent la deuxième guerre mondiale. Le péril étant menaçant, Lemonnier se vit confier la défense anti-aérienne de Paris. Pourquoi ce marin investi d'une telle mission sur terre? En raison du matériel de marine incorporé dans la défense de la capitale. Mission d'autant plus ingrate que la Luftwaffe du Reichsmaréchal Goering dominait le ciel où l'armée de l'air française du général Vuillemin cherchait en vain une illusoire suprématie. Lors de l'envahissement de la Pologne par la wehrmacht le 1<sup>er</sup> septembre 1939, Lemonnier fut appelé sur un théâtre d'opération où se jouait le sort des

futures armées alliées. Fin mai 1940 Lemonnier et ses artilleurs protégeaient Dunkerque et permirent le sauvetage du corps expéditionnaire britannique du général Lord Gort, fort de 220.000 hommes, ainsi que des 120.000 Français de la 1<sup>ère</sup> armée du général Blanchard. Les barrages de Lemonnier favorisèrent le gigantesque embarquement et retardèrent l'avance ennemie qui comptait sur la Luftwaffe pour empêcher la large évacuation. A l'heure des désastres, l'opération "Dynamo", réussie grâce aux amiraux Ramsey et Abrial, constitue un authentique succès logistique. Ils sauvèrent ce qui allait devenir l'embryon des armées victorieuses en 1944-45.

### Le régime du maréchal.

Comme tant d'autres marins français, après la canonnade de la flotte française de l'amiral Gensoul, début juillet 1940 à Mers El Kébir par la flotte britannique de la Méditerranée, André Lemonnier ressentit douloureusement un acte jugé d'autant plus sévèrement que Winston Churchill donna, également à la Royal Navy l'ordre de prendre le contrôle des navires français ralliés à de Gaulle et amarrés dans des ports anglais. L'amiral Darlan avait pourtant promis au premier ministre anglais de saborder ses bâtiments si les allemands cherchaient à se rendre maître de la marine française. Le 27 novembre 1942 lorsque la Wehrmacht franchit la ligne de démarcation, la flotte française de l'amiral comte de Laborde se saborda dans le port de Toulon; (Le drame de Mers El Kébir avait coûté la vie à 1.300 marins français). Après l'armistice de



juin 1940 Lemonnier demeura donc fidèle au maréchal et au régime de Vichy qui était aussi celui de son chef l'amiral Darlan. Comme ce dernier, Lemonnier se trouvait en Afrique du Nord au moment du débarquement américain. Lemonnier y gérait l'office de la marine marchande. A l'exemple de son chef qui allait être assassiné, il adhéra à ce qui fut le régime Giraud de Gaulle. Le chef de la France libre sachant apprécier les hommes de talent, Lemonnier fut nommé Chef d'État-Major de la Marine. A l'heure du choix le primus inter pares avait vu clair.

## La victoire en marche

L'amiral Lemonnier se fit d'abord apprécier dans l'organisation de la conquête de la Corse par les forces françaises du général Giraud, avant de remplir une mission d'envergure lors du débarquement d'août 1940 en Provence, des armées du général Maitland Wilson comprenant la 1ère armée française du futur maréchal de Lattre de Tassigny. Après la victoire du V Day du 8 mai 1945 l'amiral Lemonnier devint adjoint naval au Shape et premier commandant du collège de défense de

l'Otan dont dépendait la Force Navale Belge. Arrivé à l'âge de la pension l'amiral Lemonnier se retira à Cherbourg où il mourut en 1963 âgé de 67 ans. Avec lui disparaissait un grand artisan de la victoire alliée.

P. Eygenraam



# LFE

TAPIJEN  
VERF  
BEHANG  
GORDIJNEN  
VLOERBEKLEDING  
OOK SCHILDERWERKEN

TOONZAAL OPEN

ALLE DAGEN 10u - 12u

13.30u - 19u

ZA - ZO 10u - 17u

MAANDAG GESLOTEN

WINDMOLENSTRAAT 2

3941 EKSEL

Tel: 011/73.22.39



# LICHTSCHIP "WESTHINDER 2" WORDT MUSEUMSTUK

In aanwezigheid van de Vlaamse minister Eddy Baldewijns en de Brugse burgemeester Patrick Moenaert had op 28 september de plechtige overdracht plaats van het lichtschip "Westhinder 2" door het Vlaamse Gewest aan de N.V. Vismijnpark te Zeebrugge. Op die wijze wordt een belangrijk stuk van ons maritiem erfgoed van de slopershamer gered.

Tot voor kort was de "Westhinder 2" het laatste bemande lichtschip in de Westeuropese vaarwaters. Het werd in 1950 gebouwd op de Oostendse werf Beliard Crighton, had een waterverplaatsing van 419 ton en een 9-koppige bemanning. Na ruim 40 jaar dienst werd het vorig jaar door een meetplatform vervangen. Nu zal het schip gerestaureerd worden en op het droge afgemeerd blijven in de oude Zeebrugse vismijn, waar het geïntegreerd wordt in het project "Vismijnpark".

## Toeristisch complex met de zee als thema

"Vismijnpark" is de naam van een grootschalig project dat de toeristische renovatie beoogt van de oude Zeebrugse vissershaven. Dit haven-gedeelte wil men voor verkrotting behoeden en er ook een stuk van ons maritiem patrimonium behouden. Daarom telt het project "Vismijnpark" niet minder dan vier componenten.

Er komt de toeristische attractie "Aquastrap" met een dagvullend programma rond het thema "De zee in het Belgische stripverhaal". Dit gedeelte sluit aan bij een thematisch winkelcentrum van 40 units, de "Honderd Poorten". Verder komt er het gastronomisch centrum "De Vis-kaai" met een zevental restaurants gelegen langs de noorderkaai van het visserijdok. Tenslotte wordt de zuidkant van het dok ingericht als

Maritiem Museum met het lichtschip "Westhinder 2" en een Russische duikboot van het type Foxtrot.

Kortom is het "Vismijnpark" een project dat inspeelt op de specifieke kenmerken van een plaats. Overal ter wereld veranderen de typische vissershavens van weleer in kleinschalige winkel- en uitgangscentra. Zo hebben we de pier van San Francisco, de "Waterfront" van Kaapstad, de "Kaden" van Barcelona en de "Haven" van La Rochelle. Nu wil Zeebrugge zijn oude vissershaven omvormen tot een toeristisch attractiecentrum rond het thema van de zee.

## Maritiem Museum in de kijker

Tijdens de overdrachtplichtigheid werd vooral de nadruk gelegd op één van de componenten van het project, met name het Maritiem Museum. Hier luidt het thema "Zien en niet gezien worden op zee". Deze twee polen worden geconcretiseerd door de "Westhinder 2" en een voormalig Russische duikboot.

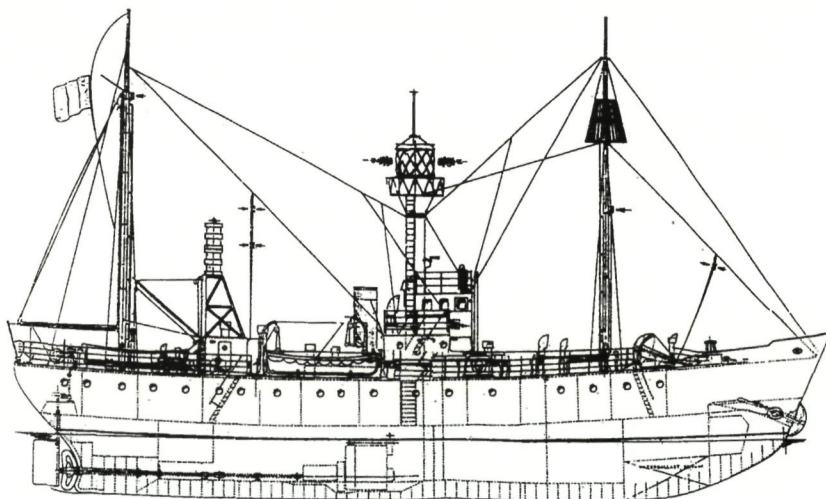
Het is de N.V. Vismijnpark die deze onderzeeër aangekocht heeft van de gewezen Sovjetvloot. Het betreft een type Foxtrot van 92 m lang. Het

wordt thans op de scheepswerven van St. Petersburg in zijn oude glorie hersteld en voorzien van alle authentieke attributen. Eerstdaags wordt het naar Zeebrugge gesleept, waar het in het Maritiem Museum het thema "niet gezien worden op zee" in al zijn monumentaliteit zal tonen.

Graag zouden de initiatiefnemers een derde vaartuig laten aanmeren in dat historisch kader. Totnogtoe zijn ze er evenwel niet in geslaagd van de Belgische overheid te bekomen dat een vissersschip, bestemd voor de sloop, hier als museum en getuige van een rijk verleden mag gemeerd worden. Graag hadden zij immers de tradities van de Vlaamse zeevisserij geïntegreerd in het kader van de oude vismijn.

## De "Westhinder" als blikvanger

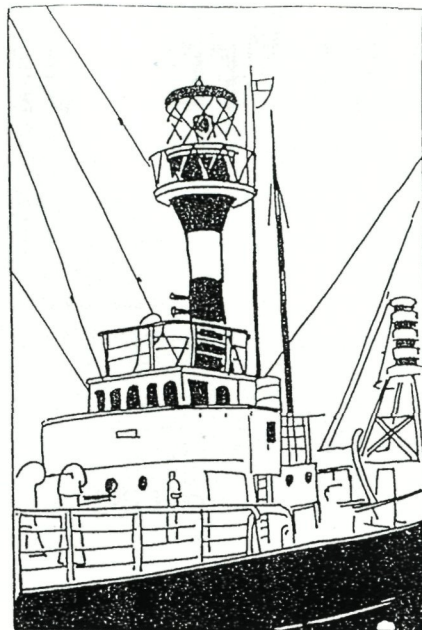
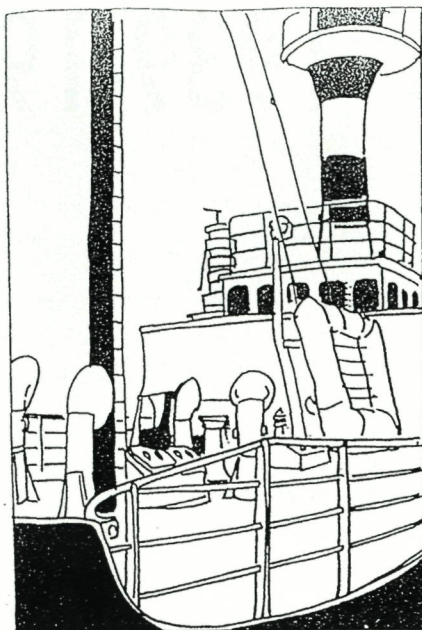
Wat de "Westhinder 2" in het bijzonder betreft, zal het fungeren als blikvanger van het project. Voor het publiek heeft een lichtschip en zijn bemanning een bijzondere romantiek. Dit beeld willen de initiatiefnemers intact houden, maar ook de harde realiteit van het zeemansleven tonen. Daarvoor zal de "West-





hinder 2" toegankelijk gemaakt worden voor de bezoekers en zal het drooggelegd worden op de kade.

Het interieur van het schip wordt volledig aangekleed en de verschillende taken aan boord op treffende wijze voorgesteld. Het bezoek aan het lichtschip wordt gesitueerd in een welbepaald tijdsbeeld. Die tijd is trouwens in alle scènes aanwezig. Het schip werd in 1950 gebouwd en zal beslist aantrekkingskracht uitoefenen op de mensen van die generatie. Aan boord zullen zij een stuk van hun jeugd terugvinden. Zo wordt het bezoek aan het lichtschip een nostalgische reis in de tijd. Met de overdracht door het Vlaams Gewest van de "Westhinder 2" aan het N.V. Vismijnpark is de eerste stap gezet in de realisatie van het totaalproject voor de revalorisatie van de oude Zeebrugse vissershaven. Hierbij zal de zee in al haar facetten centraal staan. Een basisinvestering van ca 200 miljoen BEF is hiermee gemoeid, welke uiteindelijk zal uitlopen tot zo'n 500 miljoen. Op het vlak van de rechtstreekse tewerkstelling



worden 30 permanente jobs gecreëerd en evenveel tijdelijke in het zomerseizoen. Onrechtstreeks komen daarbij minstens 75 jobs in winkels en horeca.

Voor Zeebrugge wordt een mooie droom weldra werkelijkheid. "If you can dream it, you can make it", was de leuze van Walt Disney. Zo ook

denken de initiatiefnemers van dit gedurfd project.

H. Rogie



**VALCKE** INDUSTRIES

VICTORIALAAN 3,B- 8400 OOSTENDE

TEL. 059/ 32.18.14 - FAX. 059/ 32.11.35

N.V.

METAALCONSTRUCTIES  
LASWERK EN MACHINEWERK  
SCHEEPSHERSTELLINGEN  
HYDRAULIEK

DIESELMOTOREN  
STROOMAGGREGATEN  
POMPGROEPEN  
LASERUITLIJNINGEN

BRANDBLUSINSTALLATIES  
THERMISCHE ISOLATIE  
AKOESTISCHE ISOLATIE  
24 UREN SERVICE



# Les "raiders" 1939-1945

Le dictionnaire GRUSS de marine nous apprend que le terme raider est un mot anglais apparu lors de la 1ère guerre mondiale pour désigner les bâtiments de guerre ou les navires marchands armés chargés d'attaquer la navigation commerciale.

## 1. Introduction

Cette méthode de combat très ancienne est connue sous le nom de guerre de course. Jusqu'au Traité de Paris de 1856 elle était surtout le fait de particuliers, les corsaires, titulaires d'une lettre de marque par laquelle leur gouvernement les autorisait à attaquer et à détruire les navires de commerce ennemis. Les corsaires pouvaient également saisir les cargaisons destinées à l'ennemi (contrebande de guerre) se trouvant à bord de navires neutres. Il convient d'ajouter que le corsaire se payait sur les biens capturés.

Depuis 1856, la guerre de course est du ressort des marines de guerre qui utilisent à cette fin des navires de surface et des sous-marins. Le terme de raider s'attache particulièrement aux navires de surface.

Il paraît intéressant de mentionner l'importance de cette méthode lors de la seconde guerre mondiale.

A peine 6 % des pertes alliées et neutres en ce qui concerne la marine marchande est due à la guerre de course. Pourquoi alors s'intéresser à une méthode marginale ?

Tout simplement parce que bien qu'il s'agissait d'actions ponctuelles, elles exigèrent une réponse sans proportion car les moyens mis en oeuvre pour éliminer les raiders immobilisaient des forces nombreuses qui étaient nécessaires sur d'autres théâtres.

## 2. L'aspect juridique de la guerre de course post 1856

### 2.1. Préliminaires

Il convient de rappeler que les règles qui gouvernent la période qui nous intéresse sont identiques ou presque à celles qui régissent les conflits armés sur mer aujourd'hui !

Cela peut paraître paradoxal mais cette partie du droit international de la guerre est basée sur des textes datant de la fin du siècle dernier et de la première moitié du 20ème siècle.

Ces textes sont, pour la plupart, devenus de par leur acceptation généralisée et leur caractère impératif, du droit coutumier. Ils s'appliquent dès lors à l'ensemble de la communauté internationale.

Il s'agit surtout du Traité de Paris de 1856, des Conventions de La Haye de 1907, de la Déclaration de Londres de 1909 et du Manuel d'Oxford de 1913 qui s'attachent à régler la conduite des opérations des conflits armés sur mer.

Paul Fauchille dans son "Traité de droit international public" cite les buts de la guerre maritime. Parmi ceux-ci, la destruction du commerce maritime de l'ennemi.

Comme déjà dit supra, cette pratique est très ancienne et était déjà codifiée au Moyen-âge par les règles du "Con-



sulat de la mer". Il s'agissait néanmoins d'une codification à laquelle toutes les nations n'adhéraient pas. Et la pratique du "privateering" (guerre de course) perdura jusqu'à la fin du 19ème siècle sans être régie par des règles suivies par tous de façon uniforme.

## 2.2. La Déclaration de Paris de 1856

La Déclaration de Paris doit sa naissance à la guerre de Crimée qui opposait la Turquie, appuyée par la France et la Grande-Bretagne, à la Russie.

Il s'avéra vite nécessaire d'harmoniser la conduite des belligérants qui les uns saisissaient les biens de contrebande se trouvant à bord des navires neutres tandis que les autres ne s'accaparaient que des biens ennemis.

La Déclaration énonce 4 principes :

- Il fallait d'abord abolir la pratique du "privateering", qui était donc l'autorisation donnée aux particuliers de capturer des navires ennemis.

- Il convenait ensuite d'assurer la protection des navires neutres et de leur cargaison. La marchandise ennemie appartenant aux particuliers et se trouvant à bord de ces navires est également protégée à l'exception de la contrebande de guerre (soit les matériels permettant la conduite des opérations mais NON définis par la Déclaration!).

- Le troisième principe est celui de la protection des biens appartenant aux neutres, à l'exception de la contrebande de guerre, se trouvant à bord de navires ennemis pour autant que ces navires ne forcent pas un blocus établi.

- Ce principe introduit la dernière règle qui est celle de l'obligation d'effectivité du blocus.

La pratique des États lors des 2 guerres mondiales ont remis en question certaines de ces dispositions qui gardent toutefois la force de leur carac-

tère coutumier..

## 2.3. La Déclaration de Londres de 1909

Il fallut attendre la Déclaration de Londres de 1909 pour avoir une définition claire de la contrebande.

La contrebande est une marchandise qui peut être capturée et saisie pour autant qu'elle appartienne à une classe définie par la Déclaration ET qu'elle soit destinée à l'ennemi, dans tous les cas pour la contrebande absolue et seulement dans le cas où le navire se dirige vers un port ennemi dans le cas de la contrebande conditionnelle.

- Contrebande absolue et conditionnelle

Le texte définit et détaille les matières concernées mais je me limiterai à citer les 2 classes que sont la contrebande absolue (le matériel de guerre : poudre, munitions, ..) et la contrebande conditionnelle (les biens susceptibles de servir à un usage pacifique ou guerrier comme les vivres).

La Déclaration de Londres cite aussi une liste de choses qui ne peuvent être déclarées contrebande. Mais quand je vous dirai que les minerais ou le caoutchouc le sont dans cette dernière catégorie, vous comprendrez qu'il convient d'interpréter ce texte.

- Protection des navires neutres

D'autre part, la Déclaration de Londres aménage la protection des navires neutres consacrée par la Déclaration de Paris de 1856. En effet, un navire neutre transportant de la contrebande ou forçant un blocus ou prenant directement part aux hostilités s'expose à la saisie. Il ne peut être détruit mais doit être conduit au port SAUF dans le cas où cela constitue un danger pour le navire de guerre ou une menace pour la poursuite de sa mission.

Cette destruction DOIT néanmoins rester exceptionnelle !

Souvent, il a plutôt été fait usage des

navires neutres pour y transférer les malades et blessés.

Pour terminer il faut ajouter que le caractère neutre est déterminé par celui du propriétaire du navire ou de la marchandise considérée. Ce caractère étant découvert lors de l'exercice du droit d'arrêt, de l'enquête de pavillon et de la visite. En cas de résistance, le navire de guerre est autorisé à employer la force ; de plus, en cas de doute, le bâtiment peut être considéré comme ennemi.

- Transfert sous un pavillon neutre

La Déclaration de Londres s'intéresse aussi à cette pratique. La règle énoncée est intéressante mais souffre par contre de l'évolution technologique.

En effet, on y distingue 2 périodes : avant et après le début des hostilités. Le principe général est que le transfert de bonne foi, donc sans intention d'un quelconque usage opérationnel, est valable. La différence résidant dans la charge de la preuve qui doit être apportée par le belligérant pour un transfert avant le début des hostilités.

Avec les moyens de communications modernes, cette distinction paraît peu réaliste aujourd'hui.

- Le caractère ennemi

Ce caractère est déterminé par le pavillon que le navire est autorisé à porter. En ce qui concerne les marchandises, la nationalité est déterminée par celle du propriétaire. Mais la Déclaration ne résout pas le problème suivant : la nationalité est-elle définie par le domicile ou par la nationalité du propriétaire ?

En tout état de cause, dans le cas d'une marchandise se trouvant à bord d'un navire ennemi, il existe une présomption de caractère ennemi.

- Caractère des règles

L'entièreté de la Déclaration ne peut être considérée comme énonçant des principes généraux du droit interna-



tional. En effet, un consensus n'a été atteint que de justesse, on ne pouvait donc parler ici que de règles conventionnelles applicables qu'aux seuls Etats Parties.

De plus, la Déclaration n'a pas été ratifiée par la Grande-Bretagne qui pourtant en avait été l'instigatrice.

Néanmoins, ces règles sont l'expression du droit coutumier et ont donc un caractère obligatoire.

Par contre, il convient de les considérer à la lumière de l'évolution du droit de la neutralité.

Car depuis la signature de la Charte des Nations Unies, la neutralité telle que la connaissaient les concepteurs des textes que nous venons de parcourir a disparu.

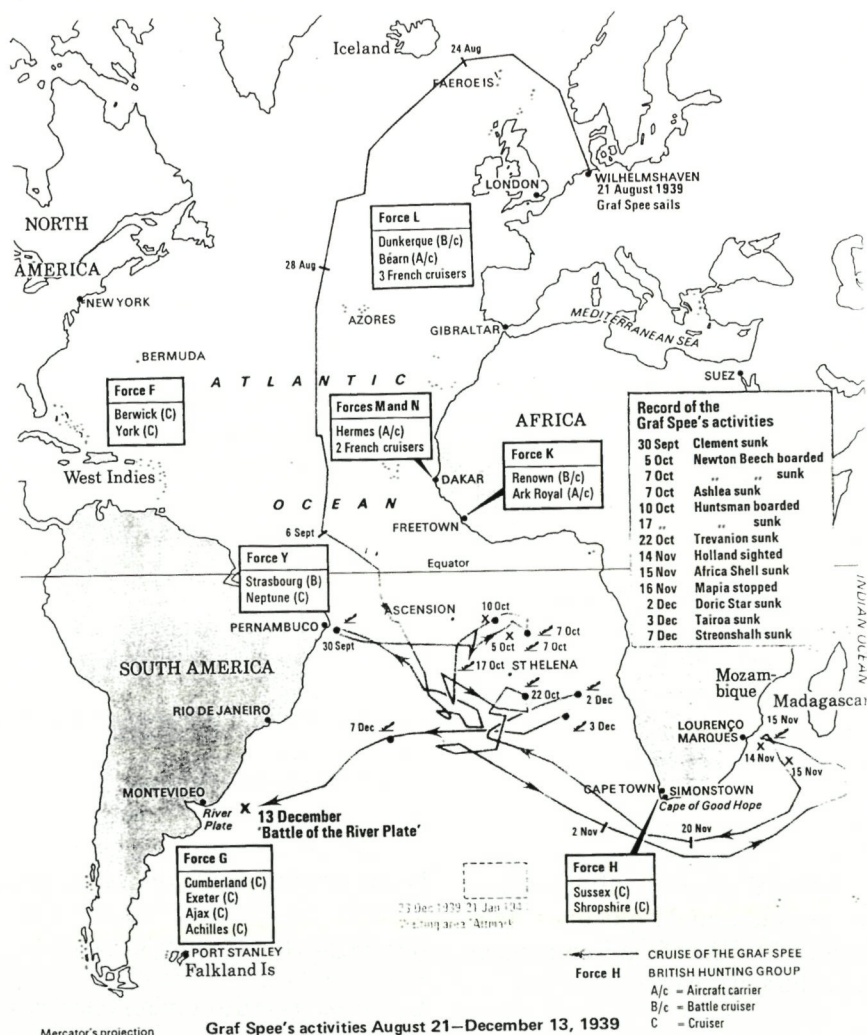
Mais j'y reviendrai un peu plus tard.

On pourrait donc se poser la question de savoir s'il convient de conserver ces règles qui peuvent paraître bien désuètes ? La réponse est pourtant affirmative car ces instruments assurent toujours la protection des neutres et des non belligérants.

## 2.4. Les VIème, VIIème, XIème et XIIIème Conventions de La Haye de 1907

Ces conventions, bien que souffrant du grave handicap de la clause de "participation générale" ou clause "si omnes" (application seulement entre Parties contractantes ET SI TOUTES les parties au conflit le sont !), d'un petit nombre de ratifications (parfois accompagnées de réserves et même dénoncées par après) sont considérées comme, tant pour une large part du droit coutumier. Ces règles sont donc obligatoires pour l'ensemble de la communauté, internationale.

- La VIème Convention relative au statut des navires marchands ennemis au début des hostilités



Cette convention, qui prévoit par exemple de laisser sortir un navire marchand ennemi pour lui permettre de gagner son port de destination ou de ne pas confisquer le navire marchand ennemi rencontré en mer si ce dernier n'est pas au courant du début des hostilités, peut paraître inintéressante.

Mais il ne faut pas perdre de vue que ces dispositions assurent la protection de la propriété privée en mer. Et ceci constitue une des pierres d'achoppement du droit de la mer.

- La VIIème Convention de La Haye relative à la conversion de navires marchands en navire de guerre

En définissant le navire de guerre, ce texte garde toute son importance tant pour le droit de la guerre que pour le droit de la paix. Certaines fonctions particulières sont en effet dévolues

aux navires de guerre par le droit de la mer.

Néanmoins, toute ambiguïté, n'est pas levée quant aux conditions nécessaires pour transformer le navire marchand en navire de guerre. Un navire civil utilisé, pour mouiller des mines ne devient-il pas de facto un navire de guerre ?

La réponse ... cette question doit être nuancée: ce navire sera soumis aux obligations des navires de guerre mais ne pourra jouir des mêmes droits: le seul usage de la force qui lui sera permis est celui d'assurer sa propre défense.

- La XIème Convention de La Haye de 1907

Cette convention traite surtout des restrictions quant au droit de capture. C'est ainsi que certains navires ne



peuvent être capturés pour autant qu'ils ne participent pas activement aux hostilités. Il s'agit des:

- bateaux exclusivement affectés ... la pêche côtière ou aux services de navigation locale,

- navires chargés de missions religieuses, scientifiques ou philanthropiques.

Le sort des équipages des navires de commerce ennemis capturés ne participant pas aux hostilités est aussi administré par cette convention. Ces personnes ne seront pas détenues comme prisonniers de guerre moyennant signature pour les nationaux de l'État ennemi d'une promesse formelle de ne plus servir pour la durée des hostilités.

Bien que ne correspondant pas aux impératifs du réalisme économique, ces dispositions ne manquent pas d'intérêt. D'autre part, de nombreux auteurs y voient la base d'une protection efficace des navires de sauvetage et de lutte contre la pollution. Ceci n'étant pas ... négliger en période de conflit armé. La guerre du Vietnam nous a par ailleurs donné quelques exemples de la pertinence de ce raisonnement.

- La XIIIème Convention de La Haye concernant les droits et devoirs des Puissances neutres

En cas de guerre entre deux ou plusieurs Etats, les Etats tiers avaient le choix entre deux positions : soit entrer en guerre dans l'un ou l'autre camp, soit rester neutre.

Il me paraît ici nécessaire, afin de lever toute incertitude, de décrire succinctement l'évolution du droit international en la matière.

En effet, depuis la ratification de la Charte des Nations Unies, cela n'est plus possible dès que le Conseil de Sécurité décide de l'application de mesures militaires ou non.

Dans ce cas, TOUS les Etats-mem-

bres sont liés par cette décision et ne peuvent donc pas rester neutres.

Le statut de neutralité ne reste possible que dans les cas où le Conseil de Sécurité ne prend pas de mesure ou dans le cas où les décisions se rapportent aux situations mettant la paix en danger et donc s'il n'y a pas de conflit armé.

L'article 51 stipule par ailleurs que chaque Etat a le droit, et non pas l'obligation, de venir en aide à l'Etat victime d'une agression.

Les Etats non-parties au conflit ont donc le choix, TANT QUE le Conseil de Sécurité n'a pas pris de mesures, soit de devenir belligérant aux côtés de la victime de l'agression, soit de rester neutre ou enfin d'adopter une attitude de non-belligérance favorable à l'agressé.

Ceci est également confirmé, par les Conventions de Genève de 1949 qui font la distinction entre "Puissances neutres et non-belligérantes". Les Puissances neutres étant celles qui appliquent strictement la loi de la neutralité tandis que les non-belligérantes sont celles qui assistent une des parties au conflit de façon discriminatoire par rapport ... l'autre.

Cette évolution a pour conséquence de remettre en question l'adéquation des conventions de La Haye avec la situation actuelle.

Mais si l'on remarque que ces conventions comportent 2 sortes de règles, celles qui s'adressent aux neutres et celles qui s'appliquent aux Etats non-parties au conflit y compris les neutres, on s'aperçoit qu'elles gardent leur force aujourd'hui.

Car en effet, les premières s'appliquent encore aux Etats neutres stricto sensu, c'est-à-dire ceux qui respectent les règles strictes d'abstention (de fournir une aide quelconque aux belligérants), de prévention (d'utilisation par les belligérants des facilités nationales) et d'impartialité, (en tous égards envers

chaque partie au conflit sans distinction).

Mais revenons à l'exposé et intéressons nous aux droits et devoirs des neutres tels que stipulés par la XIIIème convention de La Haye.

Nous venons d'évoquer les devoirs des neutres dans le paragraphe qui précède.

En ce qui concerne leurs droits, ils consistent surtout dans l'obligation qu'ont les belligérants de respecter les eaux neutres et en particulier de s'abstenir d'y commettre tout acte hostile.

Cette interdiction comporte néanmoins certains aménagements quant aux circonstances (fortune de mer,...) et aux délais prescrits.

Il convient d'ajouter que par eaux neutres on comprend la mer territoriale, les ports et les rades.

Il est ici **NÉCESSAIRE** de signaler que la zone économique exclusive, concept de droit coutumier introduit par la Convention de Montego Bay (UNCLOS III), ne peut être considérée QUE comme une partie de la haute mer dans laquelle l'Etat côtier jouit de quelques droits de nature économique. Les autres Etats y jouissent donc des libertés de la haute mer moyennant bien sûr le respect des intérêts légitimes de l'Etat côtier.

En guise de conclusion, il est utile de mentionner le fait que ces conventions, en dehors des évolutions signalées, peuvent être considérées comme ayant un caractère de droit coutumier.

La clause d'applicabilité **si omnes** devient dès lors caduque car ces dispositions sont obligatoire pour tous les Etats.

Nous en avons ainsi terminé avec l'évocation des règles d'engagement auxquelles devaient se conformer les raiders.

Venons en maintenant à l'aspect opérationnel de leurs campagnes.



### 3. Raider: mode d'emploi

La marine allemande commença ses préparatifs bien avant le début de la guerre. Dès l'été 1939, les sous-marins commencèrent à patrouiller en Atlantique tandis que certains petits navires de surface croisaient en Mer du Nord et étaient prêts à mouiller les champs de mines prévus.

A la fin du mois d'août, 39 des 56 U-boot opérationnels occupaient leur zone de guerre.

Les cuirassés de poche Graf Spee et Deutschland appareillèrent à la fin du mois pour rejoindre leur position en Atlantique.

Le premier de la dizaine de navires marchands armés pour la guerre de course quitta quant à lui son port d'attache en février 1940.

Je me limiterai à partir de ce moment aux navires de surface dont j'esquisserai le bilan de manière succincte.

#### 3.1. Les croiseurs auxiliaires (navires marchands déguisés)

À la mi-40, 5 d'entre-eux (Atlantis, Orion, Widder, Thor, Pinguin) avaient pris la mer. Ils seront rejoints pour la fin de l'année par le Komet et le Kormoran.

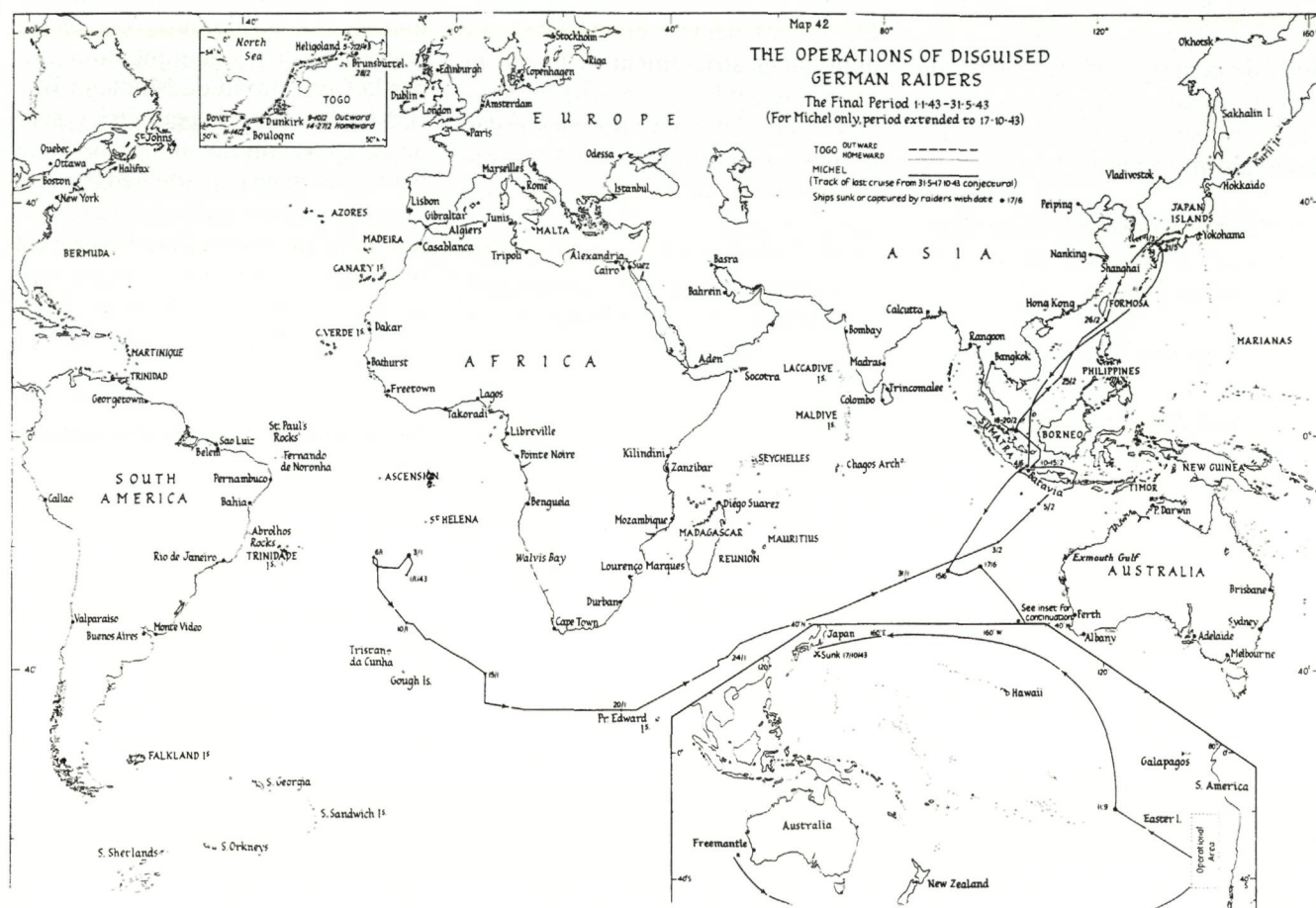
Ces raiders étaient des navires très bien armés de 6 à 8 pièces d'artillerie moderne et de tubes lance-torpilles. La plupart emportaient en outre 1 ou 2 hydravions de reconnaissance.

Chacun se voyait attribuer une zone d'opération qu'il quittait dès que le danger d'y rencontrer des navires de guerre ennemis devenait trop grand. Ils emportaient également suffisamment de matériel pour pouvoir chan-

ger d'identité aussitôt que cela s'avérait nécessaire.

La tactique utilisée était simple. Il était primordial d'éviter toute avarie pouvant interrompre la mission. Le raider s'attaquait donc de préférence au navire isolé et peu armé qu'il approchait sous le couvert de son apparence amie. Une tactique différente pouvait être de profiter du couvert de l'obscurité pour se mettre à bonne portée.

Le raider s'approvisionnait aux dépens de ses victimes à bord desquelles embarquait un équipage de prise si cela était nécessaire (dans le cas où le navire n'était pas coulé). Les navires capturés pouvaient soit être renvoyés en Allemagne ou soit rester croiser dans les zones éloignées de l'océan où pouvaient s'effectuer sans surprises les manoeuvres de ravitaillement. Il faut ici se rappeler que chaque marchandise transbordée, à





l'exception du combustible qui était transvasé selon une méthode qui préfigurait le *refuelling astern*, l'était par canot. Cela suffit pour imaginer la difficulté de cette manoeuvre !

Outre le ravitaillement à la mer, les raiders pouvaient également faire usage de mouillages aussi éloignés que discrets tels que l'île KERGUELEN ou les îles sous mandat japonais dans le Pacifique ou espagnol en Atlantique, ceci alors même que ces pays n'étaient pas (encore) en guerre.

Ceci étant de bonne guerre si l'on veut bien se rappeler l'aide fournie par les Etats-Unis encore neutres à la Grande-Bretagne.

Ces navires opérèrent surtout en Atlantique Sud et certains dans l'Océan Indien. Le Komet atteignit même en 1940 le Pacifique après avoir opéré un passage par le Nord (le long de la côte sibérienne) aidé par des brise-glace soviétiques.

Ces raiders posaient un sérieux problème aux alliés.

En effet, ils étaient très difficile à localiser et seul un navire suffisamment armé pouvait se mesurer à eux.

Le premier engagement eut lieu à la mi-juillet 1940 entre le croiseur auxiliaire Alcantara et le Thor. Le navire britannique, mal armé, subit de sérieux dommages sans pouvoir en infliger à son adversaire. Le 1er décembre, le Cornarvon Castle, subit le même sort. Il apparut dès lors que les 50 navires civils convertis par l'Amirauté en "Armed Merchant Cruisers" en y embarquant de l'armement obsolète ne pouvaient affronter leurs homologues ennemis.

Les navires de guerre pouvant être distraits de leur théâtre d'opération étaient rares et devaient en priorité escorter les transports de troupe vers le Moyen-Orient sur la route du cap de Bonne Espérance.

Les premières mesures adoptées furent donc d'abord de mettre en application le système de convoi dès que

cela était possible, de patrouiller les zones où se concentrait le trafic et enfin d'essayer de découvrir où l'ennemi se ravitaillait.

Ceci ne porta pas directement les fruits attendus et les premiers 6 mois du conflit furent particulièrement favorables aux navires allemands.

Les raiders causèrent, outre le fait d'avoir capturés près de 370.000 t. ce qui est très peu par rapport aux pertes causées par les sous-marins, d'importantes perturbations dans le trafic allié.

Les 6 premiers mois de 1941 furent également profitables aux raiders déguisés en navires marchands. Ils coulèrent 38 navires (188.000 t.) mais connurent leur première perte: le Pinguin fut coulé le 5 mai par le croiseur Cornwall.

A partir de la seconde moitié de 1941, les raiders ne causèrent plus de pertes significatives au trafic commercial allié.

En effet, il devenait de plus en plus difficile au raider déguisé en navire marchand de s'approcher innocemment de ses victimes. Le renseignement allié avait une image de plus en plus exacte de la situation et les capitaines alliés en bénéficiaient. Ils étaient aussi maintenant drilles à l'usage des messages d'alerte qu'ils devaient envoyer dès qu'ils étaient approchés par un navire suspect.

C'est ainsi que les résultats pour le premier semestre 1942 ne dépassèrent pas 17 navires coulés soit 107.600 t.

### 3.2. La guerre de course des navires de la marine allemande

Les premiers à quitter le port furent le Scheer et le Hipper. Tous deux quittèrent la Baltique et réussirent à traverser les détroits danois sans encombre dans le dernier trimestre 1940.

Le Scheer attaqua le 5 novembre les 37 navires du convoi HX 84 qui se

rendait en Angleterre escorté du seul Jarvis Bay. Ce croiseur auxiliaire se sacrifia sans hésiter ce qui permit au convoi de se disperser ce qui limita les pertes à 5 navires marchands coulés. Après cette attaque le raider alla se poster en Atlantique Sud.

Le Hipper, après n'avoir causé que peu de dommages, rentra à Brest le 27 décembre. Il quitta le port le 1 février 1941 et attaqua le 12 le convoi sans escorte revenant de Sierra Leone SLS 64. Après avoir coulé 7 bâtiments sur 19, le Hipper retourna immédiatement à Brest car les croiseurs lourds, de par leur faible endurance et leur fragilité technique ne convenaient pas au rôle de raider.

Le Scheer poursuivait quant à lui une campagne assez remarquable sur les routes commerciales de l'Atlantique Sud. Il devait par contre se monter de plus en plus prudent car les alliés s'étaient rendus compte de la nécessité d'escorter les convois sur la majeure partie de leur trajet.

Après quelques succès dans l'Océan Indien, et après avoir échappé aux navires alliés envoyés à sa poursuite, le Scheer rentra à Kiel le 1 avril 1941, soit après 5 mois.

Grâce au plan de la marine allemande, qui avait prévu que les alliés allaient concentrer leurs moyens en Atlantique Nord dans la chasse aux Scharnhorst et Gneisenau, le Scheer put rentrer indemne avec un tableau de chasse affichant 16 navires soit 99.000 t. Mais le résultat le plus intéressant fut d'avoir obligé les alliés de distraire de nombreux navires pour faire la chasse au raider ou simplement protéger les lignes de communication.

Le Scharnhorst et le Gneisenau quittèrent Kiel à la fin janvier 1941 sous le commandement de l'amiral Lutjens.

Le premier convoi aperçu fut le HX 106 venant d'Halifax. Mais la présence d'une escorte comportant l'ancien croiseur Ramillies dissuada les raiders d'attaquer. Les deux navires se dirigèrent ensuite vers les eaux





### Le Scharnhorst en Atlantique

moins surveillées de Terre-Neuve. Le 22 février ils coulèrent 5 navires appartenant à un convoi dispersé.

Ils furent ensuite aperçus le 8 mars par un avion de reconnaissance à 350 milles au nord des îles du Cap Vert.

Lutjens remonta ensuite vers le Nord pour s'attaquer aux navires non protégés rencontrés. Mais il se rendait compte que ces eaux étaient plus dangereuses pour lui et il décida de rentrer à Brest où il arriva le 22 mars après avoir évité de justesse une attaque des avions de l'Ark Royal lancé à sa poursuite.

Ces deux puissants navires ne purent en 2 mois de campagne que couler ou capturer 22 navires (115.600 t.).

Par la suite, endommagés par des bombardements, ils ne reprirent plus la mer

Comme leurs homologues "marchands", les raiders "militaires" n'occasionnèrent plus de pertes importantes aux forces alliées dès la seconde moitié de 1941.

Cela grâce aux tactiques utilisées par les forces maritimes chargées de contrer cette menace.

Il était d'abord préférable de concentrer les moyens dans les zones à risque plutôt que de les disperser à la chasse d'ennemis insaisissables dans

l'immensité des océans.

L'usage intensif des convois escortés dissuada les raiders d'attaquer autre chose que les navires isolés qui ne représentaient qu'un faible pourcentage du tonnage en mer.

Enfin, plutôt que de s'attaquer au raider, il apparut très vite plus profitable d'essayer de détruire ses sources d'approvisionnement. Le raider sans soutien ne pouvant poursuivre sa mission.

### 3.3. Une campagne

Je terminerai en illustrant mon propos grâce à la description d'une campagne effectuée par un raider en 1942, et qui m'a paru intéressante de par son caractère peu connu.

Il s'agit de la seconde campagne du Thor, un croiseur auxiliaire.

Après une première campagne en avril 1941, le Thor effectua un transit entre KIEL et l'estuaire de la Gironde en décembre de la même année afin de s'y préparer.

Le navire quitta la GIRONDE le 14 janvier 1942 mais dû s'abriter du mauvais temps sous la côte Nord de l'Espagne.

Ensuite il mit cap au Sud dans le but de se rendre dans les eaux antarctiques pour y réitérer l'exploit du Pinguin l'année précédente : la cap-

ture d'une flotte baleinière au complet !

De la fin février à la mi-mars, le Thor patrouilla sans succès dans les eaux polaires et cela malgré un usage intensif de son avion de reconnaissance.

Après avoir remonté au Nord pour rejoindre son ravitailleur, le raider fit sa première victime le 23 mars.

Le plein des approvisionnements fait, le navire fit route au Nord et coula encore 4 navires soit 23,625 t. au total.

Le Thor, après avoir doublé le cap de BONNE ESPERANCE, patrouilla sans succès sur la route LE CAP - AUSTRALIE.

Il se rendit ensuite dans une zone située environ 2000 milles au Sud de CEYLAN pour tenter d'y intercepter les navires sur la route de l'INDE.

Après un nouveau ravitaillement avec le Regensburg, au début mai 1942, il captura le paquebot Nankin qui avait à son bord plus de 300 personnes (le 10 mai). Comme sa prise avait envoyé un message de détresse, le Thor décida de l'envoyer au JAPON où elle arriva le 18 juillet.

Le raider resta dans sa zone jusqu'au 20 septembre, et y coula au moins 5 navires. Malheureusement, il y a moins de détails en ce qui concerne la période de l'été 1942. Le Thor rencontra le forceur de blocus Tannenfels qui se rendait à BORDEAUX avec à son bord les rescapés du raider Stier incendié lors du combat avec un libertyship américain.

A la fin septembre, le Thor embouqua le détroit de la SONDE pour arriver à BORNEO le 25 pour s'y approvisionner afin de pouvoir se rendre à YOKOHAMA qu'il atteignit le 9 octobre.

C'est dans ce port, et en compagnie du Leuthen, que le Thor fut détruit par l'explosion de leur ravitailleur : le Uckermark le 30 novembre.



#### 4. Conclusion

Ceci illustre parfaitement la tactique utilisée par les raiders de surface.

Ce devait être des navires bien armés, rapides, disposant de moyens de reconnaissance aériens, et jouissant **DANS TOUS LES DOMAINES** d'une très grande

endurance.

Ils ne pouvaient courir le risque de subir le moindre dégât qui pouvait les obliger à interrompre leur campagne. Ceci signifiait pour eux l'obligation de ne s'attaquer qu'aux navires non-protégés et faiblement armés.

Leur arme principale résidait en leur mobilité et dans l'immensité des océans qui leur servait de sanctuaire.

Leur principale limitation résidait dans leur faible rayon de surveillance mais cela les servait également : leurs adversaires étant dans le même cas.

1LV P. Huyghe



## Paribas Oostende

Leopold III laan, 13  
8400 OOSTENDE

Tel: 059/50.08.33 Fax: 059/80.87.27

**Kantoor**directeur: Dirk Haerinck

**Private Banking:** Etienne De Corte

**GOEKINT**  
G R A P H I C S

is een uiterst modern bedrijf met 40 medewerkers,  
alomgekend voor een uitstekende kwaliteit en service!

Tijdschriften, boeken, jaarverslagen, catalogi.  
Bedrukken van zwaar karton.  
Tot 5 kleuren + lak in 1 doorgang.

Publicitaire folders.

Briefhoofden, faktuur-sets, omslagen.

DRUKKERIJ GOEKINT nv, Industriepark, 8400 Oostende  
Tel. (059) 51.43.43 • Fax (059) 51.44.43



# MARITIEM PANORAMA

## EEN NIEUWE STRATEGIE VOOR RMT

Eens te meer heeft de federale regering haar beloften niet gehouden omtrent het RMT-dossier. Voor eind oktober van dit jaar moest een herstructureringsplan klaar zijn om de toekomst van de rederij veilig te stellen. In de plaats hiervan stelde ze een crisismanager aan, die pas in mei 1996 verslag moet uitbrengen over de te nemen saneringsmaatregelen.

**D**e beslissing wordt dus andermaal uitgesteld. Intussen zal de Chunnel zijn marktaandeel aan vracht en passagiers vergroot hebben en zullen de rederijen die op de Kanaalroutes opereren hun strategie nog aangescherpt hebben. Voor RMT zal de situatie alsdan onhoudbaar geworden zijn en zullen de voorgestelde saneringsmaatregelen allicht te laat komen. Kortom, het immobilisme van onze beleidsverantwoordelijken zal RMT zware schade toebrengen.

### Financieel en operationeel aan de grond

**N**u al is de situatie van RMT onhoudbaar. Het gecumuleerd verlies beloopt 11,2 miljard BEF, wat heel dichtbij het gewaarborgd kredietplafond van 12 miljard ligt. Daarbij moet ook rekening gehouden worden met het feit dat de verkoopwaarde van de vloot lager ligt dan de boekhoudwaarde, terwijl voor 1995 nog een bijkomend exploitatieverlies van circa 3 miljard BEF verwacht wordt. Onze staatsrederij is dus nu reeds virtueel failliet.

De loonkosten liggen zowat 40% hoger dan bij de concurrenten en zomaar 1.278 personeelsleden onderhouden voor het uitbaten van slechts 3 ferries en 2 jetfoils is beslist een constante aderlating. Voeg daarbij het feit dat de taksvrijeshops niets opleveren voor RMT gezien ze in concessie werden gegeven aan Wagons-Lits. Ook de daling van het Britse pond zal RMT dit jaar ettelijke miljoenen kosten, want zowat 75% van haar inkomsten wordt in die munt betaald. Financieel ligt RMT dus aan de grond.

Op operationeel vlak gaat het niet beter. Eind 1996 zal enkel de "Prins Filip" nog zeewaardig zijn en beantwoorden aan de veiligheidsnormen. Daarbij blijft RMT zich op Ramsgate vastpinnen die geen geld heeft om zijn verbindingswegen met het hinterland te moderniseren. De overtocht duurt minstens 4 uur, daar waar Calais-Dover in amper 1 uur kan geklaard worden. Tenslotte verliest RMT misschien zijn partner Sally Line, die volgens bepaalde geruchten binnenkort zou opgedoekt worden.

### Scheiding vracht-en passagierstrafiek

**H**et is bijgevolg overduidelijk dat de toestand van RMT bijzonder ernstig is, zoniet hopeloos. De vorige regering moest eind 1994 al de knoop doorhakken. Door de vervroegde parlementsverkiezingen ging minister Elio di Rupo het dossier naar de volgende regering doorschuiven, dewelke regering een beslissing voor eind oktober 1995 beloofde. Daarvan kwam opnieuw niets in huis, want de zopas aangestelde crisismanager kreeg 6 maanden de tijd om zijn rapport af te werken. Pas voor de zomerperiode 1996 zal men weten wat er met RMT moet gedaan worden en dan zal men nog geruime tijd moeten wachten op de praktische realisatie van de saneeringsoperatie.

RMT wordt door crisismanager Ivo Radelet niet opgedoekt, beloofde ons minister Michel Daerden. Wat zal hij dan wel voorstellen? Als eerste maatregel verwachten wij dat passagiers- en vrachtverkeer van elkaar gescheiden worden. Dat zou beslist een dubbel voordeel bieden dat beide



trafiek gevaloriseerd zouden kunnen worden. Indien tenminste de nodige fondsen hiervoor gevonden worden, desnoods met alternatieve financieringsbronnen. Privékapitaal en/of gedeeltelijke privatisering van RMT zijn mogelijkheden hiertoe.

Zo zou de vrachttrefiek voortaan met één ro/ro-vrachter kunnen geschieden en het passagiersverkeer met 2 supersnelle catamaranferries. De ro/ro-ferry zou alsdan uitzonderlijke ladingen en gevaarlijke goederen kunnen vervoeren die niet door de Chunnel mogen. Dat zou beslist een bijkomend voordeel bieden. Maar dan moet ook de Britse zuidkust opgegeven worden en naar meer noordelijk gelegen bestemmingen gezocht worden zoals Harwich, Felixstowe, Dagenham, Purfleet, Hull of Middlesbrough.

## Hartje Londen en Britse noordoostkust

Met zuivere ro/ro-vrachters op de noordoostkust van Engeland varen, valt trouwens voor Zeebrugge

heel gunstig uit. Waarom zou RMT niet kiezen voor deze verkeersas die nog lang niet verzadigd is en waar de concurrentie bijgevolg nog binnen de perken blijft? RMT kan hier een nieuwe markt vinden, maar zal dan ook een partner moeten zoeken die haar belangen aan de overkant wil behartigen. Moederziel alleen kan RMT deze taak niet aan.

Moet RMT nu een ro/ro-vrachtschip kopen of bestellen? Helemaal niet. De "Prins Filip" kan deze taak naar behoren vervullen en desnoods aangepast worden om zijn capaciteit aan vrachteenheden te vergroten. Dat zou niet enkel de kosten gevoelig beperken, maar ook de kwaliteit van de service merklijk verhogen. De vrachtwagenchauffeurs kunnen er inderdaad een eerste-klassecomfort genieten tijdens hun langere overtocht, wat zij beslist zouden appreciëren.

Qua passagierstrafiek kan RMT voortaan opereren met twee supersnelle catamaranferries van het polyvalente type. Die kunnen passagiers en hun wagen in een minimum van tijd het Kanaal overzetten en zijn in diverse versies te bestellen bij tal

van scheepsbouwers. Hier moet echter voor een dichtbijgelegen Britse haven gekozen worden met adequate verbindingswegen met het hinterland. Waarom niet hartje Londen als aanleghaven kiezen en het vroegere experiment van P & O hernieuwen, ditmaal in een nieuwe optiek?

Dergelijke reorganisatie vergt uiteraard een nieuwe en efficiënte aanpak van het beleidsmanagement. Daarom zal de top van RMT grondig gewijzigd moeten worden en het overtollige personeel drastisch afgeslankt. Dat zal beslist bloed en tranen kosten, maar het is de prijs die betaald moet worden wil men RMT in leven houden. Bovenal rijst evenwel de vraag: komt men hiervoor nog op tijd?

H. Rogie



FRANK		
DIERICKX		
INFORMATICA		
BVBA		
netwerken van PC's onder Novell NetWare standaard- en maat-software Cubik boekhouding, facturatie, voorraad- & ordebeheer, ..... opleidingen (Microsoft, Novell NetWare, Cubic) service en support		Tulip computers Hewlett Packard printers Epson printers Ricoh fax-apparaten USRobotics modems 3M diskettes en tapes HP- & Epson-toners Epson-printerlinten
Kruisstraat 92B, 3120 TREMELO, telefoon 016/53.80.08, fax 016/53.80.90		



# DRÔLE DE MUSIQUE AU SERVICE DE L'OTAN

Par le Premier Maître POLLAUD-DULIAND, MARINE NATIONALE  
(Article paru dans le magazine COLS BLEUS n°2323 du 21/10/95)

## Historique

**A**u début des années 1970, l'alliance Atlantique constatait une carence dans l'entraînement des forces navales dans le domaine de la guerre électronique.

Les États-Majors intégrés de l'OTAN proposèrent en 1977 la création d'un Groupe d'entraînement à la guerre électronique qui fut approuvé par un comité militaire en 1978.

La France, sous forme d'un accord particulier avec l'OTAN, décida de participer financièrement à hauteur de 17%.

Le MEWSG (prononcé Miouzouig, mais plus souvent Music), "Maritime electronic warfare support group" était né.

Le groupe fut inauguré le 21 novembre 1983 par le docteur Luns, alors secrétaire général de l'Organisation interalliée, sur la base aéronavale de Yeovilton dans le Sud-Ouest de la Grande-Bretagne.

Bientôt les besoins d'entraînement au profit des armées de l'Air et de Terre imposèrent au MEWSG un caractère interarmées; il fut alors rebaptisé, sous le même sigle, "Multi service electronic warfare support group".

Enfin en 1993, un nouveau détachement équipé de matériel au profit de l'armée de Terre fut inauguré à Anzio sur la côte Ouest de l'Italie (la France ne participant pas à cette phase du projet).

Ce groupe est unique de par sa constitution, sa mission et son fonction-

nement.

Placé sous la responsabilité de Saclant (commandant suprême allié de l'Atlantique), Cinceastlant (commandant en chef du secteur oriental de l'Atlantique) en assure la gestion journalière opérationnelle, administrative et budgétaire.

## Le matériel

Yeovilton dispose de:

- 3 conteneurs de brouillage et simulation, dénommés TRACSVAN's (Transportable Radar and Communications Jamming)
- 34 nacelles (PODS) avionables dont
  - 9 simulateurs de type AST4
  - 21 brouilleurs de type ALQ167
  - 4 dispenseurs de chaff à grande autonomie de type ALE43

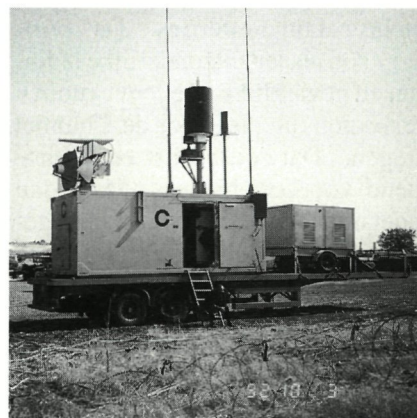
Anzio met en oeuvre la Composante Terre avec:

- 3 conteneurs de brouillage Electronique Radio sur Camions appelés NEWVANS, disposant chacun en parallèle de 25 brouilleurs portables.
- 2 véhicules de commandement

## Les effectifs

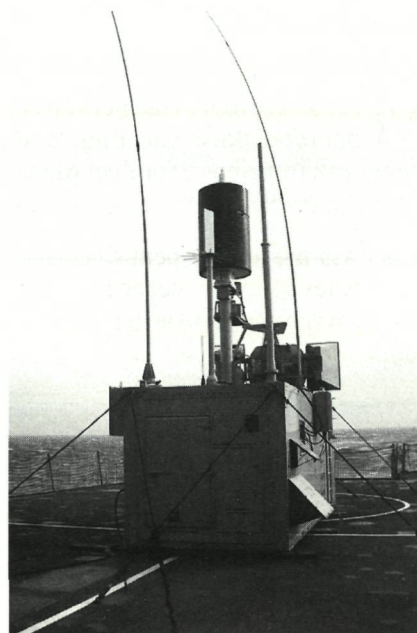
L'élément principal de Yeovilton est armé par 42 personnes de 11 nations différentes (Allemands, Américains, Anglais, Belges, Canadiens, Espagnol, Italiens, Néerlandais, Norvégiens, Turc et Français).

La composante d'Anzio regroupe 15 personnes de 6 nationalités différen-



Un "TRACSVAN" à terre

Photo J. Joys



Un TRACSVAN embarqué sur une plateforme hélicoptère

Photo L. Godeau

tes (Allemands, Américains, Anglais, Italiens, Grecs et Néerlandais).

Le plan d'armement du détachement français basé à Yeovilton, prévoit un capitaine de corvette (DET/Trans/Mis) et un maître (Darae), pour une durée d'affectation de trois ans où





**Strong Resolve 95**

**PO** **ISM**  
**Özay SPENDLER** **Laurent GODEAU**  
**GE. Navy** **BEAF**

**Photo L. Godeau**

**PO**  
**Jan JOYS**  
**NO. Navy**

la maîtrise de la langue anglaise est indispensable.

## La mission

MEWSG a pour vocation de procurer un environnement électromagnétique hostile, "à la carte".

De par ses moyens, il peut donc simuler toutes sortes de menaces, mais aussi venir perturber le spectre électromagnétique du "client" à différents degrés. Par du brouillage à bruit, modulé ou wobulé, mais aussi par des modes de déception dits "réponse", qui affectent les mesures distance ou vitesse des radars victimes.

Depuis sa création en 1983, et sa première participation à un exercice OTAN, Open Gate 84 au Portugal, MEWSG a pris part à plus de 350 exercices.

Ses moyens avionables ont effectué 13.500 missions sur 13 différents types d'appareils. Ses conteneurs embarqués ont effectué 2.600 jours de mer sur plus de 65 différents bâtiments de haute mer auxquels s'ajoutent 1.000 jours d'opérations à terre.

Le nouveau service des NEWVANS (brouilleurs sur camions) commence tout juste son activité opérationnelle.

La France, pour sa part, 4ème client de ce service a recours à ces moyens dès juin 1984 pour son exercice Su-roît. Les Super Étendard assurèrent alors des missions de simulation uniquement. A partir de 1992, la société Avdef, basée à Nîmes-Garons prit le relais de nos chasseurs embarqués (cf Cols Bleus n° 2181 des 22 et 29 août 1992).

Les DA20-Falcon d'Avdef sont capables de mettre en oeuvre chacun des 3 types de nacelles PODS disponibles (voir encadré), et participent régulièrement aux stages de remise en condition de

nos bâtiments de surface ainsi qu'à de nombreux exercices nationaux ou interalliés.

Le théâtre d'opération du MEWSG est limité géographiquement aux nations de l'OTAN, ce qui représente cependant une surface non négligeable. Les équipes de mise en oeuvre passent en moyenne de 120 à 150 jours sur le terrain. Du cercle polaire arctique, à la frontière moyenne orientale turque, de Gibraltar aux brumes écossaises de Kinloss, de Montijo au Portugal à Andravida en Grèce, mais aussi sur presque toutes les mers limitrophes, les voyages insolites ne manquent pas dans ce service sympathique.

## Avenir

Faisant face à son avenir MEWSG entre à présent dans une phase de modernisation.

Les Tracsvans vont augmenter leur capacité de simulation simultanée, ainsi que la qualité de leur brouillage. Les simulateurs avionables AST4 seront remplacés par de nouveaux AST6 supersoniques aux capacités accrues.



Les brouilleurs AN-ALQ167 verront leur puissance doublée, et certaines bandes seront dotées de modules D R F M (Digital radio frequency memory) permettant ainsi une meilleure cohérence

du signal en mode réponse. L'acquisition de 3 Pods supplémentaires portera le parc de brouilleurs à 24 unités. Les trois premières nacelles sont à l'heure ac-



tuelle aux USA en phase d'expérimentation.

La modernisation devrait être achevée dans le courant de l'année 1997.

A compter de cette période MEWSG devrait être capable d'affronter les radars les plus modernes, en ayant toujours pour souci majeur d'améliorer la qualité de l'entraînement fourni aux forces.

**Note:**

La Belgique n'a qu'un représentant: un Premier Sergent Major de la Force Aérienne, qui depuis 1985 est relevé tous les cinq ans. Ce sous-officier technicien a dans un premier temps fait partie de l'équipe de soutien technique des nacelles avionables (PODS). Il est à présent employé à la maintenance des conteneurs embarquables (TRACSVAN's). De ce fait, au gré des flots, des plus calmes aux tempêtes, le 1SM Laurent GODEAU accumule une expérience militaire maritime très paradoxale pour un membre de la Force Aérienne.

## Een verdienstelijk man in de focus

**H**et is niet alledaags dat de Staf van de Marine Ere-benoemingen uitreikt. Op 2 december ll. kwam deze uitzonderlijke eer Maurice Michielsens toe. Gedurende een plechtigheid die plaatsgreep in de "Duc de Bourgogne" te Brugge werd in bijzijn van familie en vrienden, de heer Michielsens benoemd tot Ere-Meester Chef in de Marine.

De uitspraak werd gedaan door de Stafchef van de Marine Divisie-admiraal M. Verhulst. De ongewone vaste band met de Marine en het Maritieme in het algemeen, samen met zijn onbegrensde inzet, maken van Michielsens een moeilijk in te schatten kracht.

Niet enkel de Stad Brugge, waar Maurice het best gekend is als "Maurice van de bootjes", vaart goed met deze volksfiguur.

Ere-Meester Chef Michielsens nam ook deze gelegenheid te baat om een gift te overhandigen aan de voorzitter van de Vereniging voor Hulpbetoon in de Zeemacht, Divisieadmiraal Verhulst. Het bedrag gaat integraal

naar het fonds van de vereniging. Mede dankzij de financiële steun zal de vereniging zeker in staat zijn haar sociale en humanitaire taak in de toekomst verder te zetten. Deze taak is vandaag de dag meer onontbeerlijk

dan voordien.

Met de gelukwensen van het redactieteam.





# LETTRE A CEUX QUI SONT RESTES A LA MAISON DE LA PART DE L'EQUIPAGE DU F910 WIELINGEN

**L**e matin du mardi 5 septembre nous avons fait nos adieux...

Après une dernière étreinte, l'attente pour le départ était exaspérante; nous n'étions séparés qu'à peine par un mètre d'eau!!! Enfin nous voilà partis, tout le monde à son poste.

Une fois en haute mer et la routine instaurée, nous oublions vite le départ. L'intention était d'atteindre Gibraltar vendredi midi; il fallait donc naviguer rapidement. Le passage de la Manche se fait aisément, par beau temps, et mer calme.

Dans le Pas de Calais, nous admirons les rochers crayeux du Royaume Uni et de la France. Mais, passé Brest, le Golfe de Gascogne montre son mauvais caractère. Le vent souffle de 10 à 11 beaufort et la tempête soulève les vagues jusqu'à sept mètres. Certains paient leur tribut au mal de mer, et il faut réduire la vitesse. Quelques tonneaux de bières, quelques sacs de poubelle et un morceau du bastingage auquel ils étaient amarrés, sont emportés par la violence des eaux.

A partir de jeudi soir la mer se calme. Un banc de marsouins salue notre passage en sautant par dessus les vagues.

Nous atteignons Gibraltar le samedi midi. Au petit matin, nous admirons devant nous le célèbre rocher, derrière nous la côte marocaine, à bâbord la lune descendante, et à tribord le soleil montant. Cela promet d'être une belle journée. Durant l'avant midi un brève escale pour embarquer du carburant et de l'eau; on en profite pour poster quelques lettres. Dans le port, deux sous-marins américains nous tiennent compagnie.

En fin de matinée, nous reprenons la mer, cap vers l'Égypte. La "Mare



Nostrum" nous est favorable: un beau soleil et une mer merveilleuse. Quatre jours de navigation nous mènent devant les côtes égyptiennes.

Jeudi matin on entre doucement dans Port Saïd, l'entrée du Canal de Suez. Le Wielingen est amarré au quai d'honneur, devant le prestigieux bureau portuaire. Pour certains d'entre nous, c'est le premier pas sur le sol africain. Port Saïd est une petite ville portuaire qui n'a acquis toute son importance que depuis l'ouverture du Canal de Suez, au siècle passé.

La plupart d'entre nous participent le vendredi 15 septembre à une excursion au Caire. Grâce au personnel de l'Ambassade, c'est une journée réussie se terminant par une réception chez l'Ambassadeur. Fatigués mais satisfaits, nous rentrons "chez nous" à bord du Wielingen.

Mais pour certains, la nuit est courte, car ils doivent reprendre leur poste pour le passage du canal. Durant ce passage nous avons une vingtaine de visiteurs à bord; parmi eux, l'Attaché Militaire et quelques observateurs belges de l'ONU et leur famille.

Ensuite, on met le cap au Sud, et la température monte un fameux coup: c'est l'accueil "très chaud" de la mer Rouge. Après la très agréable première escale à Port Saïd, le dimanche et le lundi qui suivent exigent de nous adapter aux nouvelles conditions climatiques. Les inconvénients physiques de la chaleur se font ressentir chez plusieurs, ainsi que la prise de conscience que ce n'est que le tout début d'une longue mission. La chaleur subite demande une adaptation des hommes et des machines.

Le mercredi 20 septembre nous accostons à Djibouti, la dernière escale africaine. Cette petite république est située au Nord de la Corne de l'Afrique; ainsi elle ne subit pas l'influence rafraîchissante de l'Océan Indien. Il fait une chaleur écrasante, et la vie urbaine ne commence qu'au coucher du soleil.

Djibouti est également le point d'appui de nombreux collègues militaires français, avec qui nous avons des contacts très chaleureux. Et pour ceux qui osent braver la chaleur, ils organisent une excursion à l'intérieur du pays, rude et montagneux, jus-qu'au Lac Assal, un lac salé impres



sionnant. Quelques réparations à bord sont effectuées, et nous embarquons des vivres.

Le 23 septembre, très tôt le matin, nous appareillons, et nous prenons la direction de l'Est de l'Océan Indien. Une journée bien chargée nous attend. Une fois en haute mer, nous participons à un grand exercice avec des Forces Armées françaises, aussi bien terrestres que navales. Des exercices de tir et de radar, et comme clôture un transfert de personnel entre le frigate française Commandant BORY et le Wielingen.

Un exercice incendie fait aussi monter fictivement la température de quelques degrés, exercice d'ailleurs interrompu par une alarme incendie réelle, due à la montée de la température dans une salle des machines.

A la tombée de la nuit, nous repérons un radeau de sauvetage renversé, qui flotte à la dérive; les plongeurs effectuent une inspection, mais ne trouvent rien de spécial à signaler.

Dimanche, nous quittons le Golfe d'Aden, roulant doucement sur l'océan vers l'Est. Les journées suivantes sont surtout consacrées à des réparations (une panne de moteur est réparée avec un bon morceau de lard de la cuisine!) et à la préparation des "boardings" (il s'agit d'inspections à bord des navires pour contrôler l'application des résolutions de l'ONU en ce qui concerne l'embargo commercial contre l'Iraq).

A cet effet la composition, l'équipement et la stratégie des équipes sont élaborées et entraînées, au cours d'exercices simulés.

Le mercredi 27 septembre, nous passons le Détroit d'Hormuz. C'est l'entrée du Golfe Arabo-Persique; un passage étroit et très fréquenté, entre l'Iran et Oman. On le passe aux postes de combat, combinés à une exercice d'incendie et d'avarie.

Le vendredi 29 septembre, nous arrivons à Al Manama, port du Sultanat de Bahrein. Dans la partie du port

où nous sommes amarrées, à Mina Sulman, il y a aussi des navires américains et une frégate pakistanaise.

Les techniciens ont beaucoup de travail à faire, et des contacts sont pris avec la Marine américaine pour les aspects opérationnels.

Bahrein est un centre commercial arabe prospère où se remarque l'abondance des pétrodollars. La chaleur suffocante de l'été est passée et ainsi nous pouvons nous promener et jouir d'une température agréable.

L'après midi du lundi 2 octobre, nous reprenons le large. Notre première zone d'opération est dans le Nord du Golfe Persique. De nombreuses plates-formes de forage font partie du paysage.

Cette nouvelle période implique un nouveau rythme de travail. Tant qu'on reste dans la zone d'opération, tous les postes d'observations restent armés, et les systèmes d'armes sont prêts à l'emploi.

Tous les deux ou trois jours nous quittons la zone pour souffler un moment. Ce sont également des journées où nous contractons nos collègues américains. Ainsi nous avons eu des échanges avec le "State of the Art", le croiseur "Vella Gulf" et le porte-avions "Independence". Régulièrement, le Wielingen est ravitaillé par le Pétrolier-Ravitailleur d'escadre "Pecos" et par des Hélicoptères pour le courrier et le transfert de personnel. L'Amiral de la flotte américaine, à l'occasion d'un embarquement à bord de l'Independence, a rendu une courte visite au Wielingen. Durant trois jours nous avons ainsi escorté une petite parcelle flottante de l'Amérique, ébloui par les ballets d'avions et d'hélicoptères.

Étant donné notre faible tirant d'eau, on nous assigne les zones de patrouille peu profondes où les grands bâtiments américains ne peuvent pas naviguer. Mais on y voit assez peu de trafic maritime, ce qui semble indiquer que l'embargo est assez bien res-

pecté. Mais on y voit d'innombrables Dows (Petits bateaux en bois d'une construction arabe caractéristique). Ils font la pêche locale et deviennent partie intégrante de notre environnement quotidien.

Jusqu'à présent une vingtaine de navires ont été interrogés par radio. Une équipe des garde-côtes américains viennent nous faire part de leurs expériences au cours des "boardings". Dans ce type d'opérations, l'échange d'informations est très important.

Le samedi 14 octobre, nous arrivons au Koweït, pour une visite de trois jours. La combinaison de la culture arabe, des richesses abondantes, et des intérêts stratégiques donné à ce petit état un cachet tout à fait spécial. L'architecture est éblouissante et on y voit de nombreuses limousines américaines et européennes des plus prestigieuses. Nous avons de bons contacts avec la communauté belge locale, et les contacts tant avec les Koweïtiens que les autres habitants orientaux sont très cordiaux. Des membres des familles des prisonniers de guerre Koweïtiens en Irak rendent une visite au Wielingen, et nous avons une visite guidée à une exposition consacrée à l'invasion du Koweït par l'Irak, invasion qui fût à l'origine de la guerre du Golfe.

Les amateurs de football ont l'occasion, grâce à l'entraîneur belge de l'équipe multiraciale koweïtienne, d'assister à un entraînement et à un match de compétition de cette équipe.

Mardi 17 octobre, nous quittons non seulement nos nombreux nouveaux amis, mais aussi un de nos collègues qui a dû être hospitalisé à cause d'une fracture de la jambe, due à une chute malheureuse. Deux jours plus tard il sera rapatrié par avion vers la Belgique.

Pour le Wielingen, sa deuxième période opérationnelle commence; elle durera 16 jours.

Dans un premier temps, nous rejoignons notre zone de patrouille (notre "box"). Nous avons du beau temps



et une mer calme. Seuls les nombreux bateaux de pêche (les "Dows"), et le Ravitailleur américain Pecos, retenaient notre attention. Nous attendions avec beaucoup d'impatience des sac postaux en retard...ils nous ont été livrés le 21 octobre.

Nous quittons notre zone le 22 octobre, et un aumônier américain nous rend visite. Durant deux jours nous restons dans les environs de son navire le "MOBILE BAY", et nous effectuons des exercices de boardings réciproques, pour améliorer nos connaissances pratiques.

La dernière journée hors zone se termine par un barbecue, un agréable changement dans la routine.

Après deux jours dans la zone d'opération, sans incidents particuliers, nous nous dirigeons le 28 octobre vers le Sud du Golfe Persique

pour y prendre part à une manoeuvre de quatre jours, le GULFEX. Du 29 octobre jusqu'au premier novembre nous nous exerçons avec le navire américain USS CURTIS WILBUR, les navires français COMMANDANT BIROT et LA TOUCHE TREVILLE, les navires anglais HMS BRILLIANT et HMS BRAMBLELEAF et la navire italien GRECALE: navigation, navigation de précision, exercice de tir, remorquage, lutte anti-sous-marine, ravitaillement par hélicoptère et par ravitailleur d'escadre, etc...des journées bien remplies et très variées.

Le jeudi 2 novembre, nous nous préparons à entrer à Doubaï. C'est le deuxième port des Émirats Arabes Unis, et un des centres commerciaux les plus réputés du Golfe.

Entre-temps, nous sommes partis depuis deux mois. Pour nous, grâce à

la variété des activités, le temps passe vite. Mais nous nous rendons bien compte que pour ceux qu'on a laissé à la maison, ce n'est pas toujours facile de vivre avec une place vide.

Nous espérons que ce petit mot vous rapproche de notre mode de vie, mais il reste tant de choses à vous raconter lors de notre retour.

Salutations cordiales de toute l'équipage.

Traduction d'une lettre de  
Jan Devriendt  
Capitaine-Médecin  
A/B F910 Wielingen

**KB-Beleggingen**

## Zo de beleggingsstrategie Zo de bank

In de KB-fondsenwaaier zit beslist een belegging die in uw strategie past.

Van obligaties over aandelen tot vastgoed.

Van regionale tot internationale spreiding.

Van éénmunt- tot éénbeursbeleggingen.

Prospectus en informatie vindt u in elk KB-kantoor.



KREDIETBANK. THUIS BIJ DE BANK VAN HIER.

Uit sympathie

**VERYSER**



Open van 8.30u - 12.30u en 13.30u - 18u  
Gesloten op zondag en maandagvoormiddag

**Torhoutsesteenweg 307/309  
8400 OOSTENDE**

Tel: 059/80.22.77 Fax: 059/80.31.08



# BRIEF AAN DE THUISBLIJVERS VANWEGE DE BEMANNING VAN DE F910 WIELINGEN

**O**p dinsdagmorgen 5 september namen we afscheid van jullie.

Na een laatste omhelzing stonden wij nog tergend lang naar elkaar te kijken, door amper 1 meter water gescheiden... Uiteindelijk dan toch de afvaart, iedereen op post.

Eenmaal op volle zee en in de routine was er nog weinig tijd over om stil te staan bij het vertrek. Streefdoel was om de vrijdagmiddag 08 september in Gibraltar te zijn. Daarvoor moest snel gevaren worden. De doortocht door het kanaal verliep vlot, mooi weer, rustige zee.

In het Nauw van Calais waren zowel de Engelse krijtrotsen als de Franse kust zichtbaar. Voorbij Brest echter toonde de golf van Biskaje z'n opstandig karakter. Vanaf woensdagmiddag tot donderdagavond woedde een hevige storm, met golven tot zeven meter hoogte en windkracht 10 à 11 beaufort. Zeeziekte eiste z'n tol en de snelheid moest aangepast worden. Op het buitendek werden enkele biervaten, vuilniszakken en het stuk reling waaraan ze vastgesjord waren, meegesleurd door het watergeweld.

Vanaf donderdagavond kalmeerde dit natuurgeweld geleidelijk aan. De eerste scholen bruinvissen begroetten ons al buitendek boven de golven.

Uiteindelijk konden we Gibraltar pas zaterdagmorgen bereiken. In de vroege ochtend zagen we de merkwaardige rots recht voor ons, de Marokkaanse bergen achter ons, de ondergaande maan aan stuurboord en de opkomende zon aan bakboord. Het belooft een prachtige dag te worden. In de voormiddag een korte stop om water en brandstof bij te tanken, en tussendoor konden ook wat brie-

ven gepost worden. Twee Amerikaanse onderzeeërs hielden ons gezelschap in de haven.

Voor de middag al werd de reis verder gezet richting Egypte. De "Mare Nostrum" bleek gastvrij, zon en zee op hun best. Vier vaardagen verder brachten ons voor de Egyptische kust.

Donderdagmorgen voeren we langzaam Port Said, de ingangspoort van het suez-kanaal binnen. De F910 kreeg een ere-aanlegplaats voor het prestigieuze havengebouw. Sommigen onder ons gingen voor het eerst aan wal op Afrikaanse bodem. Port Said zelf is een kleine havenstad die pas enige betekenis kreeg met de bouw van het suez-kanaal in de vorige eeuw.

Vrijdag 15 september namen de meeste onder ons deel aan een ééndaagse excursie naar Caïro. Een uitstekende organisatie vanwege het Belgische ambassadepersoneel maakte van deze dag een zeer geslaagd evenement, afgerond met de ontvangst bij de

ambassadeur himself. Vermoeid maar voldaan kwamen we s'avonds laat terug "thuis op de Wielingen".

's Nachts moest een deel onder ons al terug op post voor de afvaart door het Suez-kanaal. Met een twintig westerse bezoekers aan boord, waaronder de militaire attaché, enkele Belgische UNO-waarnemers uit de Sinaï en hun families, voer de Wielingen op zaterdag 16 september door het Suez-kanaal.

Vanaf dan ging de koers zuidwaarts, de temperatuur ging stevig de hoogte in, een "warme" ontvangst vanwege de Rode zee. Na de eerder uitgelaten stemming voor en tijdens de eerste halte te Port Said, was deze zondag en maandag eerder in mineur. De eerste fysieke ongemakken lieten zich bij velen gelden en het besef dat dit nog maar het prille begin was van een lange opdracht, moest even verteerd worden. De plotse hitte vraagt heel wat aanpassing van mens en machine.

Woensdagmorgen 20 september zet-



Een van de acht vrouwen aan boord



ten we voet aan wal in Djibouti, onze laatste Afrikaanse tussenstop. Deze kleine republiek ligt net boven de hoorn van Afrika, en daardoor nog afgesloten van de verfrissende invloed van de Indische Oceaan. Het is er bloedheet, het stadsleven komt pas na zonsondergang op gang.

Dit is tevens de thuisbasis van heel wat Franse collega's militairen, met wie we enkele hartelijke ontmoetingen hadden. Voor degenen onder ons die het aandurften de warmte te trotseren, organiseerden zij een uitstap door het woeste bergachtige binnenland tot een impressionant zoutmeer, le Lac Assal. Daarnaast werd er gewerkt aan de eerste kleine herstellingen en het inslaan van nieuwe voorraden.

Zaterdag 23 september zetten we koers verder naar het Oosten, de Indische Oceaan tegemoet. De Afvaart gebeurde 's morgens vroeg, er stond ons een drukke dag te wachten.

Eenmaal op volle zee werd een uitgebreid oefenschema afgewerkt in samenwerking met de Franse strijdkrachten zowel te land als ter zee: Schiet- en radaroefeningen, afsluiting was de transfer van personeel tussen ons Frans zusterschip, het fregat Commandant BORY en de Wielingen.

Ook brandoefeningen deden de temperatuur bij menigeen figuurlijk hoger oplopen, en werden onderbroken door een reëel brandalarm te wijten aan de hoog opgelopen temperatuur in één van de machinekamers.

Bij valavond vonden we een omgekeerd reddingsvlot op onze route, de duikersploeg ging op inspectie doch vond niets bijzonders te melden.

Zondag verlieten we de Golf van Aden, zacht rollend op de Oceaan ging het verder oostwaarts. De volgende dagen werden besteed aan onderhoudswerken, (een motorpanne werd zowaar met een stevig stuk spek uit de keuken hersteld) en aan de voorbereiding van de boardings (dit

zijn controles van de schepen in de Perzische golf op de naleving van de UNO-resoluties met betrekking tot het handelsembargo tegen Irak).

Daardoor werd de samenstelling, uitrusting en strategie van de boardingsteams uitgewerkt en getoetst in simulatie-oefeningen.

Woensdagavond 27 september: doorvaart van de straat van Hormoez. Dit is de ingang van de Perzische golf: een druk bevaren zeeëngte tussen Iran en Oman. Ook hier deden we dit in een alarm-wacht configuratie met brand- en lekoefening.

Op vrijdagmorgen 29 september meerden we aan in Al Manama, havenstad van het Golfstaatje Bahrein. In het havenkwartier Mina Sulman deelden we de kade met Amerikaanse marineschepen en een Pakistaans fregat.

Er was heel wat werk aan de winkel voor de techniekers, en voor het operationele aspect van de operatie werd overleg gepleegd met de hier aanwezige Amerikaanse vloot.

Bahrein zelf is een welvarend Arabisch handelscentrum waar de overvloed aan "Petrodollars" duidelijk zichtbaar is. De drukkende hitte van de zomer was hier net voorbij zodat we bij een draaglijke temperatuur een stapje in de wereld konden zetten.

Maandagnamiddag 2 oktober koos de Wielingen terug het ruime sop. Een eerste operatiesector was ons toegewezen in het uiterste Noorden van de Perzische golf. Booreilanden zijn een vertrouwd gegeven geworden aan de horizon.

Dit was het begin van een nieuw werkritme. Zolang we in de ons aangewezen patrouillezone zijn blijven alle observatieposten bezet en alle wapensystemen gebruiksklaar.

Om de twee à drie dagen verlaten we de zone om even te herademen. Dat zijn tevens de dagen waarop we nader contact hebben met onze Ameri-

kaanse collega's. Zo was er uitwisseling met de "state of the art" kruiser "Vella Gulf" en het vliegdekschip "Independence".

Regelmatig wordt de Wielingen bevoorrad op zee, hetzij vanaf het Amerikaans logistiek logistieke schip de "Pecos", hetzij via helikopters voor de militaire post en/of personeel. Van op de Independence bracht de admiraal van de Amerikaanse vloot een kort bezoek aan de Wielingen; gedurende een drietal dagen escorteerden we dit drijvend stukje Amerika en vergaapten ons aan de opgevoerde "luchtbaletten" van vliegtuigen en helikopters.

Gezien onze geringe diepgang kregen we een patrouillezone toegewezen waar grotere Amerikaanse schepen niet kunnen komen. Toch valt er bijzonder weinig grote scheepvaart te bespeuren. Wat laat vermoeden dat het embargo vrij efficiënt werkt. Anderzijds krioelt het van Dhows (kleine houten schepen met een typisch Arabische constructie) die voornamelijk de lokale visvangst beoefenen en een vertrouwd beeld uitmaken van onze dagelijkse omgeving.

Tot nu toe werden een 20-tal schepen via radio-contact gescreend. Een team van de Amerikaanse coast-guard kwam ons vertellen over hun ervaring met boarding tot nu toe, weer eens bleek het primordiale belang van degelijke informatie en communicatie.

Zaterdag 14 oktober meerden we aan in Kuwait voor een driedaags verblijf aan de kade. De combinatie van Arabische cultuur, overvloedige rijkdom en strategische belangen geeft een heel bijzonder cachet aan dit stadsstaatje. We vergaapten ons aan heel gevarieerde moderne architectuur en een overvloed aan Amerikaanse en Europese wagens uit de topklasse. Er waren uitstekende contacten met de Belgische gemeenschap ter plaatse, en ook de hartelijkheid van zowel de echte kuwaiti's als de talrijke andere Oosterse bewoners, was opvallend.



Familieleden van Kuwaitse krijgsgevangenen in Irak bezochten de Wielingen, en wij kregen een rondleiding op de tentoonstelling over de invasie van Kuwait door Irak, welke de aanleiding was voor de recente Golfoorlog.

Ook de voetbalfans hadden, dank zij de Belgische trainer van het multiraciale Kuwaitse team, de unieke gelegenheid zowel een training als een heuse competitie-match in deze grootstad mee te maken.

Op dinsdag 17 oktober namen we niet alleen afscheid van talrijke nieuwe vrienden, maar ook van één van de collega's die we wegens een ongelukkige val met een beenbreuk in het hospitaal moesten achterlaten, in afwachting van een evacuatie naar België per vliegtuig twee dagen later.

Voor de Wielingen ving de tweede operationele periode in de Perzische golf aan, we zouden 16 dagen ononderbroken op zee blijven.

In een eerste tijd vervoegden we opnieuw onze noordelijke patrouillezone ("box"). Het waren kalme dagen op een kalme zee, enkel de talrijke kleine vissersboten ("dhows") en het Amerikaanse bevoorradingschip "Pecos" weerhielden onze aandacht, te-

meer daar we via deze laatste een reeks laattijdige postzakken verwachtten...en op zaterdag 21 oktober werden die ons inderdaad overgeemaakt!

Zondag 22 oktober, terug buiten de zone, kwam een Amerikaanse aalmoezenier polshoogte nemen van onze "moraal" aan boord... We bleven twee dagen nabij zijn schip, de "MOBILE BAY", een wederzijdse "boarding"-oefening en enkele bezoeken over en weer verrijkten de praktische ervaring.

De laatste dag buiten de zone sloten we af met een BARBEQUE op het achterdek, een welgekomen afwisseling in het vaste ritme.

Na een volgende tweedaagse in onze patrouillezone zonder noemenswaardige incidenten, zetten we op 28 oktober koers naar het zuiden van de Perzische Golf, om er deel te nemen aan het vierdaagse manoeuvre -GULFEX-. Samen met de USS CURTIS WILBUR, de Franse schepen "CDT BIROT" en "LA TOUCHE TREVILLE", de Engelse HMS BRILLANT en HMS BRAMBLELEAF en het Italiaanse fregat "GRECALE" werkten we van zondag 29 oktober tot woensdag 01 november een gevarieerd manoeuvreprogramma door.

Navigatieprecisievaart, schietoefeningen, slepen, onderzeebootbestrijding, bevoorradings met helikopter en supplyschepen en gesimuleerde vijandelijke scenario's, communicatie technieken, enz...vormden een goed gevuld en afwisselend geheel.

Donderdag 2 november. We maken ons klaar om Dubai, de op één na grootste havenstad in de Verenigde Arabische Emiraten, binnen te varen. Dit tevens één van de meest befaamde handelscentra in de Golf.

Ondertussen zijn we twee maand op zending. Door de talrijke nieuwe indrukken gaat de tijd hier voor ons snel voorbij. We zijn er ons echter van bewust dat dit niet voor de "thuisblijvers", die met een "lege plaats" verder leven, wel niet altijd het geval is.

Hopelijk brengt dit schrijven jullie wat dichterbij onze leefwereld, wat niet belet dat er bij het weerzien nog veel te vertellen zal zijn...

Met hartelijke groeten, vanwege de ganse bemanning.

Jan Devriendt  
Med Kapt. A/B F910 WIELINGEN





# VLAAMSE MARITIEME RUILVERENIGING

**M**et het doel zoveel mogelijk mensen samen te brengen die zich van ver of dichtbij aan scheepvaart en zeevaart interesseren werd in 1992 de Vlaamse Maritieme Ruilvereniging vzw opgericht.

Driemaandelijks wordt het mooi en interessant tijdschrift FAME (Flemisch Association for Maritime Exchange) uitgegeven. Elk tijdschrift bevat o.a. een rubriek Schepen komen / Schepen gaan en wordt

er ook aandacht besteed aan de belangrijkste gebeurtenissen van het ogenblik.

Het lidmaatschap 1996 bedraagt 700,-BEF (inclusief tijdschrift Fame).

Inlichtingen kunnen bekomen worden bij volgende personen:  
Leo Van Ginderen: **03/231.45.13**  
Bruno De Groote: **09/222.96.41**  
Louis Van Camp: **03/216.98.28**

Voor de toekomst zoekt de Vereniging niet alleen nieuwe leden, elke belangstellende is welkom voor een volledig gratis babbel op het Noorderterras te Antwerpen.



Een fraaie opname van het Argentijnse Schoolschip "Libertad" bij een aanwervingsmaneuver ter hoogte van het Noorderterras

Bezieler Leo Van Ginderen, met een jarenlange loopbaan als scheepsfotograaf, heeft een persoonlijke verzameling uitgebouwd van om en nabij 1 miljoen negatieven, foto's en dia's. Als wereldcorrespondent is het voor hem een constante om de maritieme belangstelling levend te houden.

De Vlaamse Maritieme Ruilvereniging is te bezoeken elke eerste zaterdag van de maand in het noorderterras te Antwerpen aan de Jordaenskaai tussen het Steen en het Loodswezen vlak aan de Schelde.



Op het gelijkvloers van het Noorderterras vinden onze bijeenkomsten plaats. Foto genomen tijdens een ruilbeurs, doch kom liever zelf eens kijken!





# WERELDZEILER STAF VERSLUYS VERLIET ONS

Op 31 augustus 1995 zijn we, samen met honderden anderen, in het Sportcentrum van Bredene een laatste groet gaan brengen aan het boegbeeld van de Belgische zeilsport, Staf VERSLUYS.

Hij was op donderdag van de week voordien opgenomen in een Gents ziekenhuis na een zwaar verkeersongeval met zijn motorfiets. De zaterdag daarop is hij overleden. Hij was 66. Staf was de bekendste Belgische zeiler. Tweemaal betwistte hij de zeilrace rond de wereld en tweemaal de solorace over de Atlantische Oceaan.

**S**taf VERSLUYS werd geboren op 1 januari 1929 te Bredene. Van huis uit was hij schrijnwerker. Toen hij 16 was bouwde hij, in een hoekje van zijn vaders atelier, zijn eerste zeilboot, een Snipe.

Voor zijn legerdienst koos hij de Zee-macht. Op 20 mei 1949 wandelde hij de Generaal Mahieu-kazerne binnen voor zijn eerste opleiding. Na die basisopleiding bleef hij, als dienstdoende eerste matroos en adjunct van de toenmalige RSM DEVUYST, nog een tijdlang in de kazerne hangen. Doch hij kon er niet goed aarden. Enkele weken later vonden we hem terug als bootsman aan boord van een van onze Mickeys, de MMS187 (Motor-Minesweepers). Hij zou aan boord van de 187, al varende met Commandant Deschutter en Eerste Luitenant Naudts, zijn dienst uitdoen en in mei 1950 afzwaaien. In 1951 deed hij nog een wederoproeping bij de Zeemacht.

Nadat hij 17 jaar bij zijn vader de stiel had geleerd wou Staf zijn geluk elders proberen en werd restaurant-houder. Negen jaar duurde dit tot hij terugkeerde naar zijn oude liefde: boten.

In 1968 begon hij zijn eigen bootwerf en "ever since" en dit tot aan zijn overlijden is hij ambachtelijk bootbouwer gebleven. Hij werkte samen met zijn zoon Jacky die, zoals hij zelf destijds bij zijn vader, de stiel leerde.

In 1968, na een reeks verbouwde reddingsboten, bouwt hij voor zichzelf een Twister, de "Tyfoon IV". Daarmee trad hij in het arena van de zeilcompetitie. De grote doorbraak in het zeilen zou echter komen met de "Tyfoon V" die hij in 1972 bouwde met een Ohlson 35 romp. Het palmares dat Staf met deze boot bijeenzeilde was zo uitgebreid dat we ons tot het belangrijkste beperken.



1973: 1ste in Oostende-Ramsgate-Oostende; 5de in de Channel Race; 3de in het Belgisch kampioenschap IOR.

1974: 1ste in Oostende-Ramsgate-Oostende; 1ste in de Round Britain race (2137 mijlen en meteen zijn eerste grote internationale overwinning); 2de in het Belgisch kampioenschap IOP.

1975: 1ste in Oostende Bank Race; 1ste in G.P. van Nieuwpoort; 11de in Channelrace; 20ste in Fastnet Race (900 mijl)  
1ste in AZAB 75 Azorenrace (2400 mijl solorace en zijn eerste grote solo-overwinning).

1976: 1ste in de Roscob Race; 14de op 125 in OSTAR-TRANAT (soloreis over de Atlantische Oceaan). 7de plaats in de Jesterklasse.

Toen Staf Versluys na 3000 mijl solozeilen vanuit Plymouth in Newport (USA) aankwam zei hij: "Je moet gek zijn om zoiets te doen, nooit begin ik er nog aan". Enkele maanden later



liep hij met plannen rond om een nieuwe boot te bouwen, de "Tyfoon VI" waarmee hij in 1980 de transatlantische solrace opnieuw zou betwisten. Zijn "Tyfoon VI", waaraan hij bouwde van 1977 tot 1979, was een sloepgetuigde zeilboot van 13,4 m lengte. Het werd een pronkstuk van de jachtbouw. De kielbalk en voorsteven waren in een stuk gemoeleerd met een dikte van 16 cm. Het waren 16 lagen van 1 cm op elkaar gelijmd. De romp bestond uit 5 lagen mahonieplanken van 5 mm plank per plank gelijmd. Met monnikengeduld heeft Staf hier maanden aan gewerkt. Hij deed dat uitsluitend in zijn vrije tijd, 's avonds, tijdens de weekends en in de snipperuren. Gans de vakantie stond hij van 9 tot 21 letterlijk en figuurlijk op de planken om die romp bij mekaar te lijmen. Terwijl hij aan dit pronkstuk werkte, kwamen koning Boudewijn en Koningin Fabiola tweemaal op bezoek om zijn werkstuk en zijn vaardigheid te bewonderen. Koning Boudewijn en de huidige koning Albert, toen nog prins, zeilden in 1980 de maidentrip naar Nieuwpoort mee.

Na een zwaar trainingsprogramma nam Staf in 1980 weer deel aan de Transatlantische solrace. Ook werkte hij nog een reeks andere, zware wedstrijden af om zijn boot geselecteerd te krijgen voor de Admiralscup.

In 1981-82 volgt dan zijn eerste Whitbread Round the World Race met Tyfoon VI, die om redenen van sponsoring tot "Crocky" was herdoopt. Staf won in zijn klasse de wedstrijd. Uit de handen van de Britse prins Philip ontving hij de prijs voor "outstanding seamanship". Staf Versluys met zijn bemanning, alsook de andere Belgische deelnemer van de "Europe University Belgium" werden op het koninklijk paleis uitgenodigd voor een lunch.

Staf startte in 1985-86 opnieuw in the Whitbread Round the World Race met de gesponsorde nieuwe zeventienmeter lange "Rucanor Tristar". Daarnaast voer de "Cote d'Or" met de gekende franse zeiler Tabarly ook onder Belgische vlag. Beide boten en bemanningen werden na de race

triumfantelijk binnen gehaald te Oostende.

Staf Versluys was niet alleen een uitstekende zeiler maar ook een "outstanding" zeeman. De zee was zijn leven doch bleef hij als sportman de "amateur" die moest optornen tegen de gesponsorde "professionals". Maar hij deed dat met een sportieve vechtlust en bleef een bescheiden, rechtgeaard mens. Won hij vandaag een zware wedstrijd dan stond hij 's anderendaags weer in zijn werkpak aan zijn boten te werken.

Als een internationaal erkend sportman deed hij, waarschijnlijk onbewust, meer voor de Belgische zeilsport dan alle clubs en federaties ooit vermochten.

Staf, met jou verloren we een goede vriend, een eenvoudig en goed mens, een uitstekende sportman en onze beste zeiler. We zullen je missen.

**Oppermeester (b.d.) J.-B. Dreesen**

## **SCHRIJNWERKERIJ VERNIERS DENDOOVEN**

### **DE RAMEN-SPECIALIST**

de beste geluidsisolerende ramen,  
maximale water- en  
winddichtheid (gewaarborgd)

- alle maatwerk
- dubbele en 3-dubbele beglazing



*Vrijblijvend alle inlichtingen*  
Schrijnwerkerij **VERNIERS-DENDOOVEN NV**  
Torhoutsesteenweg 695, Oostende, tel. (059) 80 51 49



# THE HISTORIC DOCKYARD OF CHATHAM

Naar aanleiding van een recente activiteit ingericht door de Maritieme Mediavereniging Noord-zee, hadden wij de gelegenheid de historische marinewerf van Chatham in het graafschap Kent te bezoeken. Waarempel een unieke belevenis!

In 1547 huurde Henry VIII een voorraadschuur te Chatham voor het onderhoud van zijn vloot die voor anker lag in de rivier Medway. Hij bouwde er het eerste oorlogsschip van de Koninklijke Marine, de "SUNNE", die in 1586 van stapel liep. Ruim vier eeuwen later, namelijk in 1962, had er de tewaterlating plaats van het laatste schip, de onderzeeboot "HMS OCELOT".

Chatham fungeerde aldus meer dan 400 jaar als koninklijke marinewerf en leverde aan Groot-Brittannië ruim 400 oorlogsschepen, waaronder de prachtige houten zeilschepen "VICTORY", "REVENGE" en "TEMERAIRE". De werf was ook het middelpunt van de Industriële Revolutie en gebruikte dan ook de spitstechnologieën van de 18de eeuw.

In onbruik geraakt na 1962, kwam de marinewerf in 1984 in handen van de "Chatham Historic Dockyard Trust", een vzw die ging ijveren voor het onderhouden en het restaureren van dit belangrijk stuk van het nationaal erfdeel. Op een oppervlakte van liefst 40 ha staan zo 47 gerenoveerde dokken en gebouwen van wat ooit de grootste scheepswerf ter wereld was.

Op één dag is het haast onmogelijk het hele complex te bezoeken. Er is zoveel te zien en alle onderdelen ervan zijn bijzonder instructief. Droogdokken, beschutte hellingen, voorraadschuren, een 500 m-lange touwslagerij, de zeilsloep "HMS GANNET", de duikboot "HMS OCELOT", de loodsen waar zeilen, masten, scheepsrumpen gemaakt worden, volgen elkaar op aan de oevers van de Medway.

Voeg daarbij nog zeven attracties over werkende ambacht-en handwerkers zoals meubelmakers, schil-

ders, juweliers, smeden, houtsnijders, vlag-gemakers. Wat ons bijzonder boeide, was de loods "Wooden Walls". Je ontdekt er beelden, geuren en klanken van een marinewerf zoals die er in 1758 was, en zie je hoe het houten oorlogsschip "VAILLANT" gebouwd werd.

Daarnaast vind je er nog het huis van de scheepswerfcommissaris, de officiersterrassen, de kerk, de rustingsgalerij, de verzameling life-boats en midjet-submarines. Te veel om allemaal op te noemen op dat groot terrein van 40 ha. Je moet er naartoe gaan om een duidelijk en overzichtelijk beeld te krijgen over het leven en werken op een scheepswerf die ontstond in de XVIde eeuw in de tijd van de zeilschepen en die evolueerde naar de bouw van schepen aangedreven door stoom-en dieselmotoren.

De "Historic Dockyards of Chatham" werd voor de bezoeker aangevuld met een restaurant, een tea shop, beschutte pic-nic plaatsen, een souvenirwinkel en een kinderspeelpark. Kortom, een paradijs voor de toerist en een unieke creatie voor alwie van zee en scheepvaart houdt.

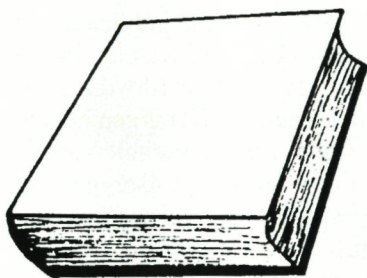
Voor meer informatie:

**Historic Dockyards,  
Chatham,  
Kent ME4 4TE.  
Tel.: +44.634.81.25.51.**

Dagelijks open van april tot oktober van 10 tot 17 u. In februari, maart en november open op woensdag, zaterdag en zondag van 10 tot 16 u.

H. Rogie





# BOEKBESPREKING

Nog een boek in het teken van 100 jaar ZEEBRUGGE HAVEN.

## BRUGES AND ZEEBRUGGE

The city and the sea.

Published in November 1995 as a LLOYD'S LIST publication to mark the 100th anniversary of the Port of Zeebrugge.

In het kader van de viering van het 100-jarig bestaan van Zeebrugge-Haven heeft de Maatschappij van de Brugse Zeevaartinrichtingen NV (MBZ), onder impuls van zijn dynamische voorzitter, de heer Fernand TRAEN, eens te meer een grensoverschrijdend initiatief gerealiseerd. Enkele jaren geleden gaf de oudste maritieme krant ter wereld (250 jaar), uitgegeven door LLOYD'S of LONDON PRESS, ter gelegenheid van een viering een boek uit over de haven van Hamburg. "Wat voor de ene kan ook voor de andere" dacht de Brugse havenvoorzitter Fernand Traen. MBZ nam contact op met Lloyds of London Press en het klikte.

Op 24 november, laatstleden, werd het resultaat voorgesteld in het oud Sint Janshospitaal (omgebouwd tot een prestigieus congrescentrum) te Brugge.

In de Simon Stevinzaal stelde Iain LINDSAY-SMITH, Group Chief Executive Lloyds of London Press, het boek voor aan het aanwezige pub-

liek. Na een korte en gevatte toespraak overhandigde hij het eerste exemplaar aan de heer Fernand TRAEN. De heer Traen dankte de heer Lindsay voor deze zeer gewaardeerde inbreng van Lloyds of London Press voor de haven van Zeebrugge.

### De uitgave verscheen in het Engels

In 12 hoofdstukken wordt de geschiedenis behandeld van het Romeins Brugge tot "wat de toekomst aan Brugge te bieden heeft". De bijdragen waren groepswork van enkele eminente historici.

Marc RYCKAERT behandelde het Romeins Brugge, Brugge voor 1100, het Zwin, de nederzetting achter de Dam, Sluis als jonge Zwinhaven, het plan van Marcus Gerards en "Frank Brangwyn en Brugge".

Jan PARMENTIER schreef over de Vlaamse eilanden, "Simon Stevin een Bruggeling van alle tijden", de strijd om het Zwin in stand te houden, de Tachtigjarige oorlog, de heropleving van de haven, over Guille SOUTIEU, een Brugs handelaar met internationale allures uit de 17de eeuw, nieuwe horizons voor Maritiem Brugge in de 18de eeuw, de loopbaan van

Guillaume de Brouwer en Brugge onder Franse en Nederlandse vlag.

A. VANDEWALLE besprak de Vlaamse Hanze in Londen, Brugge als financieel centrum, de haveninfrastructuur van de 13de tot de 16de eeuw en Spaans Brugge.

L. DEVLIEGHER had het over "Het laatste oordeel" van Memling en de Brugse waterhallen.

Karel DEGRYSE verzorgde de hoofdstukken over de Brugse Spanjaarden, het ontwaken van de Zeebrugse haven en de blokkade van Brugge.

### Enkele havenspecialisten behandelden het recent verleden

Jan D'HONDT, Louis VANDE KERCKHOVE en Pierre KERCKAERT werkten samen aan het hoofdstuk over "De 20ste eeuw - een haven voor Brugge" waarop Jan D'HONDT er nog een hoofdstuk bijvoegde over "De voorzitter die de heropleving plande".

Voorzitter Fernand TRAEN besloot het boek met de vraag "Wat brengt ons de toekomst".



Het werk kwam tot stand door veel enthousiasme en hard werk zowel in België als in Londen.

Historicus Jan PARMENTIER coördineerde het werk van zijn collega's-auteurs. Het redactieteam, onder leiding van Lloyd's List hoofdredacteur Tony CRAY, bestond uit zijn assistent Michael MURPHY en productiechef en lay-outman Nix BLAXHILL. De uitgever was John QUILTER. De publiciteit werd ver-

zorgd door John CONNOLY en Katharine LYNCH. De fotografie was in handen van Hugo MAERTENS.

Het boek is rijkelijk geïllustreerd met kleurenfoto's, gespreid over 200 bladzijden.

Het formaat is eerder ongewoon, 34 x 23,5 cm. Het komt echter ten goede aan de reproductie van kaarten en schilderijen.

Het belang van deze publicatie, gerealiseerd door een wereldwijd-gespecialiseerde organisatie als Lloyds, is niet te onderschatten. Het is een belangrijke vorm van publiciteit voor de haven van Zeebrugge-Brugge. Een parel te meer aan de Brugse havenkroon.

**Oppermeester (b.d.) J.B. Dreesen**



## **Binnenhuisinrichtingen en -Projekten DECO-SOL p.v.b.a.**

Gordijnen  
Overgordijnen  
Vasttapijt  
Suwide  
enz.

**Groenstraat 218  
1800 VILVOORDE**

**Tel: 02/251.55.58**



# DE ODYSSEE VAN EEN BELGISCH ZEEMAN

21 februari 1940 - 13 oktober 1944

Commodore (b.d.) Daniel Geluyckens vertelt in dit boek zijn wedervaren, vanaf zijn vertrek uit Oostende op 21 februari 1940, als kadet aan boord van het schoolschip Mercator, tot zijn terugkeer in diezelfde stad als "Sub Lieutenant, Royal Naval Reserve" op 13 oktober 1944. Wij volgen hem met de Mercator tot in Belgisch Kongo. Van daaruit reist hij naar Engeland waar hij dienst neemt bij de Royal Navy. Wij vinden hem terug op de Atlantische Oceaan bij het escorteren van konvoien en bij de landingen in Noord-Afrika, Sicilië en Salerno. Verder tijdens de campagne in de Egeïsche Zee, de raids in de Adriatische Zee en de landing in Anzio, waar zijn schip, de Jervis, zware schade oploopt.

Nadat zijn schip in Gibraltar werd hersteld, vinden we hem terug in Normandië op 6 juni 1944.

Dit boek vertelt aldus een deel van de geschiedenis van drie schepen van de Royal Navy: de Wellington, de Dulverton en de "Lucky" Jervis, die 13 eervolle vermeldingen kreeg.

Meer dan een louter oorlogsverhaal, beschrijft dit boek de odyssee van één van die zeelieden die actief hebben bijgedragen tot de overwinning van de Geallieerden en die na de bevrijding hebben meegewerkt aan de wederopstanding van de Belgische Koninklijke Marine.

De Zeemacht, die in 1996 haar vijftigste verjaardag zal vieren, is sindsdien een betrouwbaar en doeltreffend instrument gebleken in dienst van de Natie.

Bij die gelegenheid komt de uitgave van een uitzonderlijke getuigenis als "De odyssee van een Belgisch zeeman" dan ook als geroepen.

Het boek verschijnt in februari 1996 en telt 136 bladzijden, 140 afbeeldingen en 7 kaarten. Het formaat is 20 x 27,5 cm. gebonden en is te verkrijgen in twee versies: Nederlands en Frans.



De prijs: 1.190,-BEF  
+ verzendingskosten  
op rekening 280-0774220-03 van de  
Vereniging voor Hulpbetoon in de  
Zeemacht v.z.w.  
Postbus 17  
8400 OOSTENDE  
Tel-Fax: 059/80.66.66





# L'ODYSSEE D'UN MARIN BELGE

21 février 1940 - 13 octobre 1944

Le Commodore (e.r.) Daniel Geluyckens nous raconte son parcours depuis le départ d'Ostende comme cadet sur le navire-école Mercator, le 21 février 1940, jusqu'à son retour, comme "Sub Lieutenant, Royal Naval Reserve", le 13 octobre 1944. Nous le suivrons ainsi jusqu'au Congo belge d'où il rejoint l'Angleterre pour s'engager dans le Royal Navy. L'escorte des convois en Atlantique et les débarquements en Afrique du Nord, en Sicile et à Salerne. La campagne en mer Égée, les raids dans l'Adriatique et le débarquement d'Anzio où son bâtiment, le Jervis, est gravement endommagé. Réparé à Gibraltar, il est en Normandie le 16 juin 1944.

L'auteur rappelle ainsi une partie de l'histoire de trois bâtiments de la Royal Navy: le Wellington, le Dulverton et, enfin le "Lucky" Jervis et ses 13 citations au combat.

Cet ouvrage, davantage qu'un simple récit de guerre, retrace le sillage d'un de ces hommes de mer qui participèrent à la Victoire des Alliés

et contribuèrent, après la Libération, à la renaissance d'une Marine Royale belge.

Devenue depuis lors un outil fiable et performant au service de la Nation, la Force Navale fêtera en 1996 son 50ème anniversaire.

Il convenait à cette occasion de publier un témoignage exceptionnel, c'est pourquoi "L'odyssée d'un marin belge" vient à son heure!

Parution de cette livre: Février 1996, et contient 136 pages, 140 illustrations et 7 cartes

Format: 20 x 27,5 cm., relié et il existe en 2 versions: Français et Néerlandais.

Le prix: 1.190,-BEF  
+ frais d'envoi sur le compte en banque 280-0774220-03 de l'Association d'Entraide de la Force Navale a.s.b.l.

Boîte postale 17  
8400 OOSTENDE  
Tel-Fax: 059/80.66.66



## *Western Gazette* **COMMENT**

### **One false start- then we were off**

Peter Boissier joined the Navy in 1940-41 while at Cambridge University.

As D-Day approached he was returning from the Mediterranean on HMS Jervis, a fleet destroyer.

"Our task, with other destroyers, was to escort the HQ communications ship and assault ships across", he said.

Dawn broke to reveal a fantastic site.

"There was a constant stream of ships going round the Isle of Wight with allied aircraft overhead. After one false start we were all given the off - the whole thing resembled a traffic jam in London.

Overtaking slower traffic during the night HMS Jervis arrived at the front of the fleet.

Mr Boissier could see the French coast by dawn and watched the drop of paratroopers onto the mainland.

"My job was to command and control the close range weapons and as we were surprisingly not submitted to air attack I had a spectators view of the proceedings. One poor chap's chute didn't open and he dropped like a stone through the other", he said.

"Our target was a strong point at the end of the jetty at Arromanches and were the first to shoot. **We had a Belgian gunnery officer who was a bloody good shot and we hit and destroyed this with our third salvo and switched to help other ships hit their targets.**



# INFO RESERVE

## L'U.R.N.O.R. A FETE SES 60 ANS D'EXISTENCE

Le 20 octobre dernier, plus de 350 Officiers de réserve des quatre forces se sont réunis à Bruxelles à l'occasion du 60<sup>ième</sup> anniversaire de l'URNOR, L'Union Royale Nationale des Officiers de Réserve.

Après avoir rendu les honneurs militaires devant la tombe du Soldat Inconnu à la Colonne du Congrès, tous prirent position sur la Grand' Place de la capitale pour y accueillir en grande pompe, S.M. le Roi Albert II et saluer les plus hautes autorités militaires et civiles présentes.

Dans son discours au Roi prononcé par le président national de l'URNOR, le Lt. Colonel (R) J.F. Broekmans fit l'apologie du cadre de Réserve des Forces Armées et, porte-parole de l'ensemble de la corporation, s'interrogea sur son devenir en ces termes: "... Etre officier de réserve c'est mener de front deux carrières; l'une, professionnelle, qui n'est certainement pas facile dans les circonstances actuelles de la conjoncture; l'autre, militaire, avec toutes les obligations et sacrifices que cela peut représenter.

Deze dubbele opdracht is echter niet te realiseren zonder een aangepast wettelijk kader. Zowel de openbare als de privé sector moeten garanties hebben betreffende het ter beschikking stellen van hun personeel aan de krijgsmacht. Enerzijds hebben de reserveofficieren dikwijls een kaderfunctie in hun onderneming en dragen zo bij tot de economische ontwikkeling van de natie; anderzijds



Remise de la médaille de "Ridder in de Kroonorde" au LDV(R) E. Schamp, N3 de la DIVMARRES.

moeten zij steeds beschikbaar zijn voor hun militaire verplichtingen.

Nous nous permettons donc de lancer un appel à nos dirigeants politiques ainsi qu'aux responsables sociaux et économiques de notre nation, de tenir compte de cette situation pour laquelle une solution devrait être trouvée.

Wir sind uns der Verantwortung bewusst die uns zufällt und sind jederzeit bereit sie zu übernehmen für unser Vaterland."

S.M. le Roi clôtura cette très officielle cérémonie en procédant à la remise de décorations à des représentants de chaque force.

Aux LtCol J. Audenaert et J.Cl. Peters de la F.T., au Major R. Thore de la F.Aé et au CPF A. Mathot de la F.N., fut décerné la médaille d'Officier de l'Ordre de Léopold.

Aux Cdt G. Dhondt et P. Van Hoecke de la F.T., au Cdt G. Léonard de la F.Aé, aux Cdt M. Van Pol et J.P. Theys du S.M. et au LDV E. Schamp fut décerné la médaille de Chevalier de l'Ordre de la Couronne.

Mais tous les membres de l'U.R.N.O.R. ont assurément mérité de l'équipage!

Saint Bernard du Spuikom



## Bilan à l'aube du 21ème siècle:

# GESTION ET CONCEPT EVOLUTIF DE LA DIV-MAR-RES

**A**u cours de l'année 1996, la Force Navale fêtera ses 50 ans d'existence avec tout le faste que mérite pareil évènement. L'année écoulée, 1995, fut marquée, dans une relative discrétion, par le 10è anniversaire de la création d'une de ses divisions de réserve: la DIVMAR-RES.

En effet, c'est en mai 1985, sur base de travaux et d'études réalisés par le CPF(R) O. Duerinckx, que furent publiés les AOJ officialisant l'opérationnalité de cette 3è division de notre Force Navale.

Témoins dès les premières heures, de cette décennie jalonnée d'activités multiples concrétisées par de bons et loyaux états de service, nous sommes induits à la réflexion, à nous retourner sur un passé glorieux et à porter nos regards vers l'avenir.

### Acting-out:

**S**ous le mandat d'O. Duerinckx, Comd-div/fondateur de cette division, on ne compte plus les nombreux rappels de formation permanente organisés dans nos bases maritimes d'Ostende, de Bruges, Vlissingen, Kalloo, Nieuport ou Zeebrugge; les (grandes) manoeuvres d'entraînement à Bourg-Léopold, Marche-en-Famenne, Hotton, Schaffen ou Heverlee. Celles qui ont pour nom HAGMARMAR, BACK TO THE FUTURE etc., sans oublier un solide raid de survie en Corse (1989) ou THE LAST CRUSADE organisé en 1991, dans les Causses du département de l'Hérault en France.

D'autres encore, placées depuis juin 1992 sous l'égide de son successeur,

le CPF(R) R. Vermeersch, ex-N3 de la Division, qui furent baptisées BLUE HORSE, FENLAKE MARINE, JOINT-VENTURE I et II ou SAILING EBURON. Autant d'activités, généralement de grande envergure, qui bénéficièrent toutes d'une participation active d'un personnel de réserve très motivé.

### Vers l'analyse de nouveaux concepts:

**A**u début des années 90, la chute du Mur de Berlin et dans son sillage, la désintégration du Pacte de Varsovie, constituèrent des événements d'importance planétaire qui non seulement modifièrent fondamentalement le contexte géopolitique international mais nécessitèrent aussi une adaptation des concepts militaires et de la mentalité de toute une génération.

De plus, comme corollaire sur le plan national, de profonds changements structurels de nos Forces Armées furent décrétés, ainsi que la suppression du Service Militaire, l'élaboration du CTI (Commandement Territorial Interforces) et la participation de notre pays à la constitution de l'Euro-corps, dans le cadre de l'U.E.O., l'Union Européenne Occidentale.

Conscients de cette mutation, les responsables de la ZM-FN analysèrent concrètement le devenir des divisions de réserve pour en dégager de nouveaux axes d'orientation.

Pour la DIVMARRES, conformément aux nouvelles données en matière de D.M.T. (Défense Militaire du Territoire), la Force Navale ne devrait plus désormais assurer la sécurité de vastes ensembles d'installations, mais bien pourvoir à la protection de ses propres structures maritimes. Il n'est



La DIVMARRES en pleine action lors d'un "landing" à Nieuport, en juin 1993.





La nécessaire pratique permanente de tous les types d'armes. Ainsi le Mortier 60 mm à Bourg-Léopold.

donc plus nécessaire pour elle, de disposer d'effectifs importants.

D'autre part, vu la réduction drastique (voire la quasi suppression) de la DIVMAR-Active, c'est la DIVMAR-RES qui, en cas de crise ou de tension, serait appelée en premier lieu à être mobilisée et intégrée opérationnellement.

Enfin, le concept même de la "classique" Infanterie de Marine et des ses missions traditionnelles, fut révisé en fonction de nouveaux "types" de menaces, avec tout ce que cela requiert comme know-how spécifique.

Les conclusions concrètes de cette analyse en profondeur conduisirent dès lors à modifier et réorienter la structure de formation des cadres et personnel de la DIVMARRES. Sans que ne soient remises en question pour autant, des éléments fondamentaux tels que la pratique de l'armement Sec/Peloton (armes de poing, d'épaule, Mi .50, Mortier 60 mm., etc), les moyens de communication/transmission, la mise en place de dispositifs tactiques ou l'encadrement des Off et sous-officiers. Tous éléments essentiels en toutes circonstances et certainement lors de missions de protection d'installations

maritimes, par exemple.

### Présents actif:

**S**'il est hors de propos d'étaler ici, en détail, toutes les missions et implications auxquelles est (ou pourrait être) confrontée la DIVMARRES, relevons toutefois que son concept évolutif tendrait désormais à englober certaines tâches "policières" spécifiques, dans un contexte maritime belge ou en port étranger.

C'est dans cette nouvelle optique que furent introduits dans les programmes de formation du personnel de réserve dès 1992-93, des week-ends de formation et d'entraînement de type "modulaire".

Lors des exercices SAILING EBU-RON I et II organisés dans la province du Limbourg, l'accent fut par exemple mis plus particulièrement sur les procédures de commandement, l'organisation de dispositifs tactiques, de transports d'unités, de tir aux armes légères et semi-lourdes, etc.

"JOINT VENTURE", fut un CPX (Commando Field Exercise) organisé à Zeebrugge, en collaboration avec le SQUAD MCM (R) et le Héli-Flight

de Koksijde.

Certains de ces modules ont donc été élaborés en vue d'initier l'ensemble du personnel de la DIVMARRES - avec une attention particulière pour les sous-officiers - à des connaissances plus spécifiques, nautiques aussi, au sens large du terme, et à l'organisation de la ZM-FN en général.

Dans le cadre de certains modules, les participants embarquèrent à bord d'MSO's, pour appréhender plus activement la vie à bord et les exigences maritimes en particulier. Les ravages de la cynérose aussi!

De même des cycles de formation de lutte anti-incendie et de Damage Control sont régulièrement organisés à Rijkevelde (Bruges), ainsi que des séances d'initiation au canotage, à la navigation, etc.

L'accent y fut aussi mis, comme le soulignait encore le CPF (R) R. Vermeersch, COMd-Div de la division - lui-même issu de l'École d'Infanterie d'Arlon (M.P.) - sur l'indispensable préparation des candidats aux examens de promotion pour l'accession aux grades de LDV.

Car dit-il, si depuis quelques années de nombreux jeunes Enseignes subissent une partie de leur instruction à la F.T. ou à la FAé, les concepts qui



La DIVMARRES à bord du MSO DUFOUR par Force 6/7, et treuillage par le Héli-Flight. Juin 1995. (Photos Fr. Philips)



y sont enseignés sont bien souvent très particuliers à ces Forces et donc pas nécessairement applicables dans un cadre maritime. C'est pourquoi, il fut préconisé que la DIVMARRES interférerait désormais plus concrètement dans la préparation et la formation des jeunes officiers-candidats à un grade supérieur.

## Avenir 2000:

Une question reste cependant posée: "Pourquoi consentir tant d'efforts, investir tant d'énergie alors que plus aucun "ennemi traditionnel" ne menace nos frontières?"

Sans vouloir développer de stériles polémiques à ce propos, mentionnons cependant pour mémoire qu'après l'implosion des pays de l'ex-bloc de l'Est, l'Occident eut à faire face aux tragiques confrontations ethniques de l'ex-Yougoslavie, où forces de l'ONU et autres organisations humanitaires sont les otages d'une escalade de violence.

Que d'autres part, à l'instar du conflit des Balkans, la guerre du Golfe, ses embargos et corollaires, mobilisent depuis le début des années 1990, des forces militaires importantes au sein desquelles la Force Navale est activement impliquée.

Que d'autres événements encore, comme ceux d'Afrique centrale ont également nécessité la présence, humanitaire ou pacificatrice, de Para

Commando's et de navires d'appui logistique à Kismayo. Etc.

Force est donc de constater que depuis la réduction des Forces Armées, jamais la ZM-FN n'a été autant sollicitée et mise à contribution.

Certes l'image traditionnelle de la guerre, avec ses hordes de soldats chargeant baïonnette au canon, est désormais obsolète et force au changement de mentalité et de nos concepts militaires. Les conflits ont pris un autre visage et se développent désormais sous des formes différentes.

Mais vu la réduction des effectifs humains d'Active des Forces Armées, la complémentarité de la Réserve s'impose plus que jamais. Pour autant que celle-ci puisse développer un professionnalisme allié à une flexibilité et à une grande polyvalence des fonctions. Ce vers quoi oeuvre depuis des années la DIVMARRES.

Elle en donna la preuve lorsqu'au mois d'août dernier, un bâtiment de guerre d'une puissance alliée voulant faire escale à Zeebrugge, fut l'objet de menaces de la part d'un groupe d'activistes.

Et un minimum de temps, un détachement de la DIVMARRES fut mobilisé et se chargea avec succès, de la surveillance/protection permanente de cette unité navale, de la coordination avec le Commandement de la base, des quarts, de sa logistique, etc.; le tout en parfaite synchro-

nisation avec les missions (extérieures à la base) dévolues à la Gendarmerie et à l'Administration portuaire, le "Waterschoutambt".

Ce fut sans doute la première fois dans l'histoire des divisions de réserve de la ZM-FN qu'une partie de son personnel fut ainsi intégré de facto de façon aussi professionnellement opérationnelle. Avec brio aussi, car il fut dit que: "de steun en de professionele aanpak van de Marine Infanterie werd ten zeerste geapprecieerd op alle echelons".

N'est-ce point là pour tous ces Réservistes (via leurs chefs) plus attachés en l'occurrence, à leurs devoirs civiques qu'aux privilèges de leur grade, une belle et noble justification des efforts consentis pendant cette décennie et la reconnaissance inconditionnelle par la ZM-FN, de leur capacités à aborder et assumer avec réalisme et compétence, les atterrages de l'an 2000!

Saint Bernard du Spiikom





# INFO MARINE

## Aanstelling van Korpsbrigadier

Op 1 september jl. vond in het Kwartier Lt Billet te St. Kruis de aanstelling tot Korpsbrigadier van Cominav plaats.

Deze aanstelling, waarbij de meest verdienstelijke Kwartiermeester Chef voorgedragen wordt, kwam toe aan KMC Maurice Van Haecke.

Als beheerder van de Kas Bijzondere Diensten kan KMC Van Haecke terugblikken op een 33 jarige loopbaan waarbij hij voornamelijk de functies van Militaire politie, steward en kennelmeester uitoefende.

Het was de Directeur der Studies Fregatkapitein Deboeure die de aanstelling uitsprak.

## Nomination d'un brigadier de corps

Le 1er septembre eut lieu aux quartiers Lt Billet à Sainte-Croix, la nomination d'un brigadier de corps. Cette nomination pour laquelle était proposé le quartier-maître chef le plus méritant, revint au KMC Maurice Van Haecke.

En tant que gestionnaire de la caisse des services spéciaux, le KMC Van Haecke put passer en revue ses 33 ans de carrière où il exerça les fonctions de policier militaire, steward et maître de chenil.

Ce fut le directeur des études, le capitaine de frégate Deboeure qui promulgua cette nomination.





## Gift personeel NAVCENPERS

**D**at NAVCENPERS, met als hoofdtaak het beheer van al het Marinepersoneel in al zijn facetten, ter harte neemt hebben ze eens te meer bewezen. Op 8 september jl. werd er vanwege het personeel NAVCENPERS een cheque ter waarde van 10.000,- BEF overhandigd aan de voorzitter van de Vereniging voor Hulpbetoon in de Zeemacht.

Deze royale gift, die integraal ten goede komt aan het hulpfonds, is een onderlijning van het begrip solidariteit onder het marinepersoneel.

## Don du personnel NAVCENPERS

**Q**ue NAVCENPERS prenne à cœur sa tâche principale de gestion du personnel de la marine sous toutes ses formes, a été une fois de plus démontré. Le 8 septembre, le personnel NAVCENPERS remet un chèque de 10.000 BEF au président de l'Association d'Entraide de la Force Navale.

Ce don royal qui est intégralement porté en compte du fonds de secours, est l'expression du concept de la solidarité parmi le personnel de la Marine.



**MAGNEET:** 25,-BEF + 16,-BEF portkosten

**AIMANT:** 25,-BEF + 16,-BEF frais d'envoi





## Reünie Oudgedienden De Brouwer M904

12 april 1955 vaart "De Brouwer" af te Oostende met bestemming toenmalig Belgisch Congo. Opdracht oceanografisch onderzoek op de Congostroom een zending die 6 maand en twintig dagen duurde.

40 jaar later, begin september 11., vond een deel van de toenmalige bemanning elkaar terug in het Koninginnehof te Oostende.

In aanwezigheid van hun Commandant Fregatkapitein Jean Defrenne en de boordofficieren T. Nevens, W. Cornelis, C. Boulvain en Doc R. Billiouw verliep dit feestmaal in een vriendschappelijke sfeer.

Voor de organisator Claude Dewasme nu reeds de 4de succesvolle bijeenkomst met alvast een afspraak voor '96.

## Réunion des anciens du "De Brouwer" M904

Le 12 avril 1955, le "De Brouwer" appareillait d'Ostende à destination du Congo Belge de jadis. Mission de recherche océanographique sur le fleuve Congo, un mission qui dura 6 mois et 20 jours.

40 ans plus tard, au début de septembre, une partie de l'équipage de l'époque se retrouva au "Koninginnehof" à Ostende.

Ces festivités se déroulèrent dans une ambiance amicale en présence de leur commandant le capitaine de frégate Jean Defrenne et des officiers du bord T. Nevens, W. Cornelis, C. Boulvain et du Doc. R. Billiouw.

Pour l'organisateur Claude Dewasme, il s'agissait du 4e rassemblement parfaitement réussi avec déjà un rendez-vous pour '96.

Il est fait appel à tous les anciens du "De Brouwer" qui



Hij richt dan ook een oproep aan alle oudgedienden van de "De Brouwer" die hebben deelgenomen aan de Afrikareizen '53 en later.

ont participé aux voyages vers l'Afrique en '53 et plus tard.

**Kontakt - Contact:**  
**Claude Dewasme**  
**Rue du Beau Site, 6**  
**7540 Kain**  
**069/21.35.91**



## Opmerkelijke dame

**O**p 27 september ll. had in het kamp van Elzenborn het Belgisch kampioenschap mountain-bike plaats.

Een in zeer goede conditie zijnde Annick Brackx had zich voorbereid om de titel van Belgisch kampioen mountain-bike vrouwelijke militairen in te palmen. Door de weersomstandigheden lag het parcours bijzonder zwaar.

Op sommige plaatsen moesten de deelnemers tot aan de middel door het water ploeteren.

Voor Annick Brackx was dit het derde kampioenschap waar ze aan deelnam. De eerste twee wedstrijden moest ze het telkens stellen met een tweede plaats na de Limburgse Hilde Wellens.

Een goed voorbereide Annick wist snel te starten en won direct voorsprong op haar sportieve concurrente Hilde Wellens. De volledige wedstrijd door bleef ze aan de leiding om de eindstreep te halen met 6 min. voorsprong op de tweede.

Met deze schitterende prestatie, waar veel techniek vereist was, bewees deze marinedame dat ze de baas was in haar sportdiscipline. Voor deze nationale titel, met dank voor de steun van hun oversten ZSP/OTAN, well done voor kwartiermeester Brackx Annick.



## Une dame étonnante

Le 27 septembre au camp d'Elzenborn avait lieu le championnat de "Mountain bike". Annick Brackx, en très bonne condition, s'était préparée à emporter le titre de championne belge militaire de "mountain bike".

Le parcours était particulièrement difficile en raison des circonstances météorologiques.

En certains endroits les concurrents durent patauger dans l'eau jusqu'à mi-corps. Il s'agissait pour Annick Brackx du 3e championnat auquel elle participait. Celle-ci se classait chaque fois en 2e place derrière la limbourgeoise Hilde Wellens dans les 2 premiers championnats.

Bien préparée Annick exécuta un start rapide et prit immédiatement une avance sur sa concurrente Hilde Wellens. Elle resta en tête tout au long de l'épreuve et termina avec une avance de 6 minutes sur la seconde. Avec cette prestation magistrale, où la technique était prépondérante, cette dame de la Marine prouva sa maîtrise dans cette discipline. "Well done" au quartier-maître Brackx Annick pour ce titre national avec un merci pour le soutien de ses supérieurs ZSP/OTAN.





## De "Dames van de Marine" vieren feest....

**T**wintig jaar lang mocht de Marine op de inzet van de Damar's rekenen en dat moest gevierd worden. 29 september 11. werd uitgekozen als feestdag, een ontmoetingsdag in de Marine Kazerne te St. Kruis Brugge waarbij alle aktieve dames en deze die inmiddels de Marine hebben verlaten werden uitgenodigd, om de vrouwelijke aanwezigheid in de Marine te benadrukken.

Het feestprogramma werd ingezet met een militaire plechtigheid die werd voorgezeten door Divisie-admiraal Verhulst. Zijn eerste plechtigheid als nieuwe Stafchef van de Marine. Een overvolle tribune, waaronder tal van prominenten opvielen en een stralende

## Les "Dames de la Marine" commémorent....

**P**endant ans la Marine a pu compter sur le dévouement des damars et cela doit être célébré. Le 29 septembre a été choisi comme fête, une journée de rencontre à la caserne de la Marine à Ste.-Croix, Bruges, où toutes les damars en activité et celles qui, entretemps avaient quitté le service, furent invitées. Le programme débuta par une cérémonie militaire qui fut présidée par l'Amiral de division Verhulst, sa première cérémonie en tant que Chef d'État-Major de la Marine.

Une tribune comble, où l'on remarquait nombre de personnalités, un soleil radieux ajoutèrent à l'allégresse



zon konden alleen maar bijdragen tot de feestvreugde. De Stafchef van de Marine sprak als eerste de genodigden toe. Zijn toespraak werd gevolgd door de vertegenwoordigster van de Minister van Tewerkstelling en Arbeid, bevoegd voor het Gelijke kansen beleid.

De Korvetkapitein Maryse Van Bussel, leidende figuur rond deze herdenkingsplechtigheid, sloot de reeks toespraken af.

In haar toespraak, waarbij de emoties vaak moeilijk te verbergen waren, flitste ze over 2 decennia Damar bestaan.

Hierbij de integrale tekst van de toespraken:

générale.

Le Chef d'État-Major s'adressa le premier aux invités. Son allocution fut suivie par la représentante du Ministre de l'Emploi et du Travail, à propos de la politique "Chances égales pour tous".

Le Capitaine de Corvette Maryse Van Bussel, figure marquante dans cette cérémonie commémorative, clatura les allocutions.

Dans son commentaire, où les émotions furent souvent difficilement contenues, elles repassa en revue 2 décennies de la présence damar.

Suit l'intégralité de son allocution.



Een paar weken geleden had in Peking de Wereldvrouwenconferentie plaats, waar de rechten van de vrouw in al hun aspecten werden besproken.

Wij, in België, stonden verbaasd dat in zo veel landen de rechten van de vrouw nog steeds niet erkend worden.

Slechts een kort geheugen kan onze kritiek over de rest van de wereld verklaren. Wij mogen niet vergeten dat de pas in 1948 was dat onze moeders en grootmoeders de allereerste maal voor de parlementaire verkiezingen mochten gaan stemmen.

Sedertdien is het tempo van de evolutie wel erg versneld. We zagen opeens sterke dames trams en bussen besturen en mannen met de kinderen wandelen terwijl de vrouw ging werken. De bastions van nietgemengde scholen vielen als dominostenen omver. We zien tevens dat het Belgisch vaandel hoog wordt gehouden door onze vrouwelijke topsporters, denken we maar aan het zwemmen, judo en tennis.

Uiteindelijk was het pas tijdens hun militaire dienst dat onze jongens zich konden uitleven hors du regard parfois condescendant des Venus, Viragos et autre Orphées. Nous, les garçons, nous avons alors tous cru que la forteresse militaire nous protégerait. A la Marine surtout nous étions convaincus que nos navires resteraient étanches à la gent féminine.

En vain: le 12 juin 1975, le cyclone Damars, rappelez-vous, les cyclones étaient toujours féminins à l'époque, le cyclone Damars a renversé nos remparts. Nous avons alors tenté de pactiser avec l'adversaire pour protéger nos équipages. Autant pactiser avec le diable, ce fut peine perdue, la marée de 1990 fut irrésistible, les digues ont sauté, la loi des vases communicants a définitivement produit ses effets. Nous voici aujourd'hui ensemble à niveau, indissolublement liés.

489 Damars hebben bij de Zeemacht gediend. 251 zijn de dag van vandaag in actieve dienst, 10% van ons personeel met 11 officieren, 107 onderofficieren en 133 Kwartiermeesters en Matrozen, aan boord evenals aan de wal.

A notre grande surprise, elles n'ont pas sabordé la flotte. Integendeel, zoals Admiraal Herteleer het op 20 juli bevestigde, "dienen zij evenwaardig aan hun mannelijke collega's, hebben zij een beschavende invloed op het soms ruwere zeemansmidden, gaan zij hun verantwoordelijkheden niet uit de weg en dragen daardoor volwaardig bij tot het behalen van de vereiste scores bij de operationele evaluaties van onze schepen in binnen- en buitenland", einde citaat.

Vandaag zijn wij, de mannen van onze marine een even grote stap verder in de geschiedenis van de mensheid als Armstrong op de maan. We hebben kunnen vaststellen dat man en vrouw ook op zee evenwaardig zijn, wel zonder te vergeten hoe leuk het verschil zal blijven.



Admiraals,  
Dames en Heren officieren,  
Dames en Heren onderofficieren, kwartier-chef, kwartiermeesters, matrozen;  
Dames en Heren

Het is voor mij een eer en vooral een genoegen om tijdens deze feestzitting ter gelegenheid van jaar "Dames de la Marine" het woord tot u te mogen richten als vertegenwoordigster van de Minister van Tewerkstelling en Arbeid, bevoegd voor het Gelijke Kansen beleid.

Vooreerst wens ik de dames onder u, namens de Minister, geluk te wensen met jaar aanwezigheid en inzet in de Marine.

Cette célébration est pour la ministre la preuve que le thème de l'égalité des chances entre hommes et femmes est devenu un aspect de la politique qui s'est infiltré dans toutes les branches de la société, y compris dans les milieux traditionnellement les plus masculins. Dans le cadre de sa politique, la Ministre a toujours tenté de rompre les modes de réflexion stéréotypés pour faire place à de nouvelles impulsions.



C'est ainsi qu'elle a plaidé pour l'élimination des aspects sexistes dans les épreuves physiques, lesquels constituaient un obstacle à l'accès des femmes à l'armée. Elle a également veillé à ce que l'École Royale des Cadets (aujourd'hui disparue) soit ouverte aux femmes. La célébration d'aujourd'hui est le signe que cette attitude a porté ses fruits et que l'on peut démontrer la plus-value qu'apportent les femmes au sein d'une organisation.

Voilà donc une partie du chemin déjà parcourue.

Toutefois, en ce début de législature et après 10 ans de politique d'égalité des chances en Belgique, nous nous retrouvons face à de nouveaux défis.

De medezeggenschap op alle domeinen van de samenleving blijft immers beperkt, ook in democratische landen zoals het onze. Een aanwezigheid van 15% vrouwen in het parlement betekent een vooruitgang maar benadert nog niet het streefdoel van de paritaire democratie.

Politieke leiders, leiders van sociaal-economische organisaties, religieuze leiders en ook militaire leiders zijn zelden vrouwen. Verborgene mechanismen verhinderen vrouwen om door te stromen naar verantwoordelijke functies en naar echt leiderschap. Glazen plafonds blijven hardnekkiger dan verwacht.

Ook in de Zeemacht blijkt de aanwezigheid van vrouwen (10%) nog beperkt, zeker wanneer we de hogere echelons in ogenschouw nemen, slechts 11 dames hebben de rang van officier.

Na het bevorderen van de aanwezigheid van vrouwen in de verschillende segmenten van de maatschappij, moet dus werk worden gemaakt van het zgn. "empowerment", het machtiger maken van vrouwen, het garanderen van een plaats voor vrouwen in het besluitvormingsproces op verschillende domeinen.

Deze uitdaging zal opnieuw inzet en pionierschap van velen vragen. De viering van vandaag bewijst in ieder geval dat er binnen de Zeemacht een groep krachtige vrouwen klaarstaat.

Dames en Heren, in het liedje "Daar was laatst een meisje loos, die wou gaan varen als lichtmatroos" was het geen sinecure om als meisje voor het ruime sop te kiezen. Gelukkig behoort de inhoud reeds een tijdje tot het verleden en kunnen we ons vandaag verheugen over twintig jaar DAMAR.



Admiraals,

Geachte ere-genodigden

Dames en Heren officieren, onderofficieren, Kwartiermeester-chefs, Kwartiermeesters, Matrozen, Dames en Heren,

Vandaag vieren de "Dames de la Marine", de DAMAR's feest.

Onze twintig jaren lange inzet voor de ZM, wordt vandaag zichtbaar getoond, tijdens deze plechtigheid waarbij wij met fierheid het Zeemachtuniform dragen.

Ons aanpassingsvermogen en flexibiliteit hebben ons de voorbije jaren doen uitgroeien van schuchtere rekrut tot volwaardige zeevrouw.

De verscheidenheid in het tenue, U hier getoond, is maar een uitdrukking van deze evolutie.

Wellicht hebben de mentaliteitsveranderingen binnen de maatschappij, geconcretiseerd in bv. het gelijke kansenbeleid, ons hierbij zeker gesteund.

Toch mag de gedrevenheid, kenmerkend voor de "pioniers" niet miskend worden.

Zij hebben baanbrekend werk verricht om zich te doen aanvaarden; om de positief bedoelde paternalistische houdingen of negatieve kritieken om te buigen tot de warme collegialiteit die er nu heerst tussen mannen en vrouwen.



Wij houden er dan ook aan vandaag onze dank uit te drukken voor het gevoerde ZM beleid inzake vrouwenintegratie.

Ter illustratie van het "vrouw-vriendelijk" management bij de ZM kunnen wij aanhalen dat Kwartiermeester Patricia Dickx fier is het kleinste stamnummer te bezitten. Zij was nl. de eerste "vrouwelijke militair" bij de Belgische Strijdkrachten en ze is nu nog steeds Damar.

Ook in 1991 heeft de ZM een primeur behaald met de benoeming van de eerste vrouwelijke hoofdofficier.

Het inschepen van damars a/b van operationele eenheden en hun deelname aan embargo-aktiviteiten zijn geslaagde operaties die de nodige positieve persbelangstelling hebben genoten.

Het is ook de ZM die het opportuun vond "20 jaar vrouwen in het leger" een duidelijk marineblauw cachet te geven. Uw talrijke aanwezigheid en vooral de vele ex-damars hier tegenwoordig, bevestigen dat het organisatiecomité duidelijk op een behoefte heeft ingespeeld.

Vingt ans déjà, et l'ardeur avec laquelle a été organisée cette journée d'anniversaire, témoigne de notre enthousiasme pour la cause des "femmes à la Marine". Nous étions bien plus nombreuses avant. Les fortes restrictions en personnel ont réduit notre effectif. Cependant avec 10% de femmes dans ses rangs, la gente féminine est bien représentée à la FN. Seul le service médical fait mieux.

Bientôt, la deuxième génération de damars viendra rejoindre le rang des anciennes. Ainsi la Damar NAERT née en 1974 travaille avec sa mère à la FN. Il apparaît même que plusieurs d'entre nous n'ont aucune objection à voir leurs filles à leur tour entamer une carrière à la Marine.

Effectivement, la diversivité des emplois rend le métier enrichissant. A présent, les chances de promotion sont égales à celles des collègues masculins.

Les plus sportives reçoivent la possibilité de s'épanouir.

Pensons à nos championnes en escrime: les damars DEKESEL, CLYBOUW, VERMOTE, D'HONDT et DECOSTER. En natation, la damar DE RAEDEMAECKER et à la course à pied les soeurs VAN CAMPO et la damar JANSEUNE sont difficilement battables. Les armes sont la spécialité de la damar VIERENDEELS. Et il y en a tant d'autres: des championnes en badminton et en mountainbike..... "mens sana in corpore sano".

Néanmoins, la maladie a emporté deux d'entre nous. En 1982 est décédée Milène HUBERT et en 1985, Michèle VAN HOORN. Leur mémoire vit encore aujourd'hui parmi nous.

Ce jour est un jour de joie. Aujourd'hui nous pensons au passé pour entamer l'avenir avec l'espoir que nos ambitions et nos désirs se concrétisent.

Vive les Damars  
Leve de Marine



De toespraken werden gevolgd door de uitreiking van Militaire eretekens.

1MR Cousin  
1MR Vanhee  
MTR Plovoy

Zilveren medaille in de Orde van Leopold II

KMT Brussel  
Het militaire ereteken van 1ste Klas

Gouden medaille in de Orde van Leopold II  
Médaille d'Or de l'Ordre de Léopold II

MTR Van Meenen  
MTR Bullynck  
MTR Callebout

Médaille d'argent de l'Ordre de Léopold II



1MR Hebbelinck  
1MR Ganty  
1MR Lippens

La décoration militaire de 1ère Classe

1MR Bisschop  
KMT Sys  
KMT Gortack



Gelegenheidsfoto van de gedecoreerden in het gezelschap van Mevrouw Dehaene

Het militaire gedeelte van de ceremonie werd afgesloten met een defilé van de troepen.

Een eerder ongewoon defilé omdat alle pelotons samengesteld waren uit vrouwelijke vrijwilligers. Elk peloton droeg een verschillend uniform. Onder een welverdiend applaus stapten de Damar's fier langs de tribune, met een overzicht van 20 jaar uniform-historiek.

De receptie aangeboden aan de genodigden deed de Mess Officiëren overvol volstromen.

Gelijklopend met de receptie vond er een tentoonstelling plaats. Een massa fotomateriaal en alle mogelijke herinneringen waren opgeprikt. Enkele Damar's bewezen dat ze nog meer in petto hadden en stelden hun kunstwerken tentoon.

In de namiddag was er een bezoek aan de Stad Brugge. Eremeeester-Chef Maurice Michielsens vergastte de Dames met een boottocht langs de reien.

Rond 1700 uur was er verzameling op de Burg te Brugge met een ballonoplatting, een ludiek afsluiten met een blik naar de toekomst van een prachtige en bijzonder geslaagde viering, de zoveelste bevestiging dat de Marine bewust trots mag zijn op haar Damar's.

La partie militaire de la cérémonie fut clôturée par un défilé des troupes.

Un défilé peu commun parce que tous les pelotons étaient composés de volontaires féminines. Chaque peloton portait un uniforme différent. Sous des applaudissements bien mérités, les damars défilèrent avec fierté devant la tribune, en une revue de 20 ans d'histoire de leur uniforme.

La réception offerte aux invités combla vite le mess officiers.

En même temps que la réception se tenait une exposition. Moults photos et souvenirs étaient épinglés.

Quelques damars témoignaient ainsi qu'elles en pouvaient encore plus et exposaient leurs oeuvres d'artistes. L'après-midi avait lieu une visite de la ville de Bruges. Le Maître-Chef Honoraire Maurice Michielsens conviait les damars à une excursion en bateau sur les canaux. Vers 17 heures avait lieu un rassemblement au Burg de Bruges avec un lâcher de ballons, un point final ludique avec un regard sur l'avenir d'une commémoration magnifique et particulièrement réussie, la énième confirmation que la Marine peut avoir assurément confiance de ses damars.



## Sint Barbara-viering

Traditiegetrouw werd ook dit jaar het St. Barbarafeest gevierd, dit naamfest dat samengaat met St. Elooi, beide patroonheiligen van het personeel tewerk gesteld bij de logistieke groepering.

De plechtigheid had op 01 december jl. plaats te Oostende in de Kazerne Bootsman Jonsen.

De ceremonie, volgens het gebruikelijke patroon, werd dit jaar voorgezeten door de stafchef van de Marine Divisieadmiraal M. Verhulst.

## Célébration de la Sainte-Barbe

Fidèle à la tradition, l'on fêtait cette année aussi la Sainte-Barbe, festivité qui va de pair avec la Saint-Éloi, les deux patrons du personnel employé au groupement logistique.

La cérémonie eut lieu le 1 décembre à Ostende à la caserne Bootsman Jonsen.

Cette festivité, suivant le gabarit habituel, était présidée cette année par le Chef d'État-Major de la Marine, l'Amiral de Division M. Verhulst.



In zijn toespraak voor de verzamelde bemanning van COMLOGNAV en de werknemers van MARITEC zei Kapitein-ter-zee SBH Wouters het volgende:

"Dit jaar sluiten we een periode af, het is derde maal dat het Sint Barbarafeest georganiseerd wordt in deze Kazerne. Het zal ook de laatste keer zijn. We verhuizen in de loop van 1996 naar Zeebrugge en medio 1997 zal er aan de oosteroever nog slechts een 50-tal personen van COMLOGNAV werkzaam zijn.

Uitzonderlijk wil ik even achteruit kijken om U te zeggen dat ik fier ben over wat we gerealiseerd hebben tijdens de laatste 3 jaar: cocoonisering van 1BSL, 1FFG, 3CMT en 2MHSO.

Verhuis van de depots, Kapellen, Jabbeke en Zeebrugge. De opname in stock van de "Stores" van de gecocooniseerde schepen. De Wielingen heeft in één maand een onderhoud gehad met herstelling van verschillende zware pannes, de Aster is in herstelling na

Devant l'équipage de COMLOGNAV et les ouvriers de MARITEC réunis le Capitaine de Vaisseau BEM Wouters tenait les propos suivants:

"Cette année nous clôturons une période; c'est la troisième fois que la fête de la Ste Barbe a été organisée dans cette caserne. Ce sera la dernière fois car en 1996 nous allons déménager à Zeebrugge, à la mi 1997 il n'y aura plus qu'une cinquantaine de personnes de COMLOGNAV travaillant à la rive est.

Exceptionnellement je veux regarder en arrière pour vous dire que je suis fier de ce que nous avons réalisé les trois dernières années: la coconisation de 3CMT, 1BSL, 1 frégate et 2MHSO, le déménagement des dépôts de Kapellen, Jabbeke et maintenant Zeebrugge, la reprise en inventaire du matériel des navires coconisés. Le Wielingen qui pendant un mois seulement a eu un entretien avec la réparation de plusieurs pannes graves. L'Aster qui est en réparation après son échouement.



zijn stranding en alles laat voorzien dat we de planning zullen halen. De Mess Officieren werd omgeschakeld naar All-Ranks Mess, en deze opsomming is zeker niet compleet.

Maar we kijken opnieuw naar de toekomst, waar toch nog grote uitdagingen op ons wachten.

De verhuis naar Zeebrugge, het terug in orde brengen van 3 CMT voor een waarschijnlijke verkoop aan Frankrijk, het invoeren van "Total Quality Leadership" wat enige vorm begint te krijgen, het invoeren van "ILIAS" dat een zeer grote inspanning zal vergen. De invoering van zowel TQL als ILIAS moet echter ons voortbestaan garanderen".

Met de gebruikelijke Nieuwjaarswensen sloot de Commandant zijn "speech" af.

Tout laisse à prévoir que le planning sera respecté. Le Mess Officier est transformé en Mess All-Ranks. Cette énumération n'est sûrement pas exhaustive, mais regardons à nouveau vers le futur où de grands défis nous attendent.

Le déménagement vers Zeebrugge, la mise en conditions des 3CMT's pour une vente probable à la France, l'introduction de "Total Quality Leadership" qui commence à prendre forme et l'introduction de ILIAS qui demandera un effort considérable. L'introduction du TQL et de ILIAS doit garantir notre existence dans le futur".

Le discours fût clôturé avec les voeux traditionnels pour la fin d'année.



Eedaflegging

Prestation de Serment

**2MR D. Van Tyckom**

Kruis van Officier in de Leopoldsorde

Croix d'Officier de l'Ordre de Léopold

**KVK G. Fumal**

Kruis van Ridder in de Leopoldsorde

Croix de Chevalier de l'Ordre de Léopold

**1OM G. Vanslambrouck**

Kruis van Ridder in de Kroonorde

Croix de Chevalier de l'Ordre de la Couronne

**1LZ A. Kramer**

**1LV J.-P. Allard**

Gouden Palmen in de Kroonorde

Palmes d'Or de l'Ordre de la Couronne

**1MC D.Brys**

**MTC H. Adam**

Zilveren Palmen in de Kroonorde/Palmes d'Argent de l'Ordre de la Couronne

**QMC E. Vanpeteghem**

Gouden Medaille in de Orde van Leopold II

Médaille d'Or de l'Ordre de Léopold II

**KMC E. Elaut**

Zilveren Medaille in de Orde van Leopold II

Médaille d'Argent de l'Ordre de Léopold II

**KMT J. Derieuw**

**KMT J.-P. Viaene**

Militair Kruis van Eerste Klas

Croix Militaire de Première Classe

**1LZ P. Andries**



Militair Ereteken Eerste Klas  
Décoration Militaire de Première Classe

**1MR P. Byn**  
**1MR Y. Zeebroeck**  
**2MR P. Vandenbussche**  
**KMT G. Min**  
**KMT S. Willems**  
**1MT P. Van Lerbeirghe**

Militair Ereteken Tweede Klas  
Décoration Militaire de deuxième Classe

**MTR S. Vandeweghe**  
**MTR G. Speybrouck**  
**1MT H. Galle**  
**1MT W. Gunst**  
**1MT J. Leye**  
**1MT P. Denivel**  
**1MT F. Priem**  
**1MT J. Vandenbroele**



## Het leven van de Heilige Barbara

De Heilige Barbara is geboren in het begin van de derde eeuw, in Nicodemië in Bithunië, in de tijd van de verschrikkelijke vervolgingen tegen de Christenen.

Haar adellijke familie was heidens en zij zelf werd ook opgevoed volgens het heidendom, naar de cultus van de goden en de romeinse keizers. Maar al vlug voelde dit achttienjarige meisje, met een zeer mooi uiterlijk en die zeer intelligent was, de bekoring van het christendom, de nieuwe godsdienst die inmiddels binnendrong in ieder leefmilieu en iedere sociale klasse, maar die verboden was in het romeinse rijk.

Zij waren zelf de slaven geweest van haar familie die hen de figuur en de leer van Christus, de Messias, de ware Redder van de wereld deden kennen, die geen onderscheid maakt tussen rijken en armen, tussen slaven en vrije mensen, maar die verbreedert met iedereen omdat hij zoon is van de enige God, Vader van alle mensen.

Haar geloof werd daarna aangesterkt door de leer gekregen van Origenes, een grote vader van de Kerk, een leer die haar sterk zou gemaakt hebben op het moment van de beproeving.

Het geloof in de dode en verrezen Christus had in haar binnenste haar leven veranderd en was ze nu klaar elke moeilijkheid te trotseren, om trouw te blijven aan die Christus, aan dewelke ze beslist had haar eigen leven te wijden en indien nodig haar leven te geven.

Haar vader wou zijn dochter ten huwelijk geven aan een belangrijk persoon van de stad, natuurlijk van heidense godsdienst. Barbara weigert dit voorstel en laat verstaan dat haar aspiraties veel hoger waren, niet in menselijke zin, maar in de diepe geestelijke zin. Haar vader, die opgemerkt had dat zijn dochter christen was geworden, gebruikte elk middel, ook het meest harde en wrede, om het haar af te raden. Hij sluit haar op in een toren, maar tevergeefs: de toren brandt af, maar zij blijft ongedeerd.

Na vele, steeds wredere pogingen, beslist de vader haar aan te geven aan de rechtbank als christen.

Van nu af aan beginnen voor de jonge Barbara een serie van andere martelingen en kwellingen en wordt zelfs vernederd in haar waardigheid als vrouw. Maar haar geestelijke kracht, haar trouw aan Christus en haar waardigheid als christen, zijn veel sterker dan elke marteling en elke menselijke vernedering.

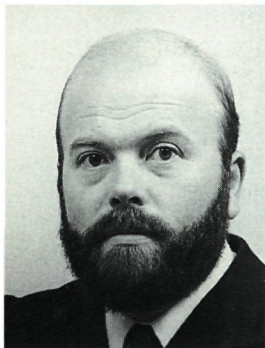
De rechtbank, gebruikmakend van de wetten over de vervolging van de christenen, met de toestemming zelfs van haar vader, veroordeelt Barbara tot de dood door middel van onthoofding. Barbara is klaar voor de marteldood, om dit laatste bewijs van trouw aan Christus te geven en vreesde de dood niet. Bij deze dramatische marteldood was de meest verschrikkelijke omstandigheid die onmenselijke vader te zien, die persoonlijk vroeg de veroordeling van zijn dochter uit te voeren: en dan ook wou hij, met de houw van het zwaard, het hoofd van Barbara krijgen.

Maar al vlug volgde een indrukwekkende gebeurtenis: een bliksem trof de vader volledig van de Martelaar en veranderde hem in een stoffelijk overschot. Door deze gebeurtenis, zoals de heerschappij die Barbara op het vuur had gehad, trekt de christelijke barmhartigheid inspiratie om zich te beroepen op de Heilige Barbara als bescherming tegen gevaren van het vuur en tegen bliksem.



## Met rust

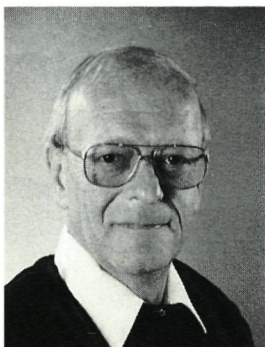
**H**iervolgende Officieren, Onderofficieren en Kwartiermeesters hebben onlangs, of zullen eerst-daags op rust gaan. De redactie wenst hen alvast veel sukses toe.



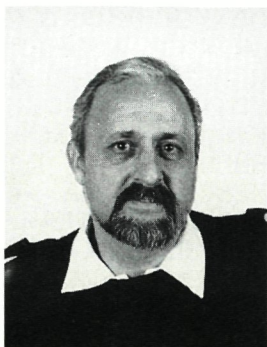
FKP G. VAN DIJCKE



1LV J. FOUYN



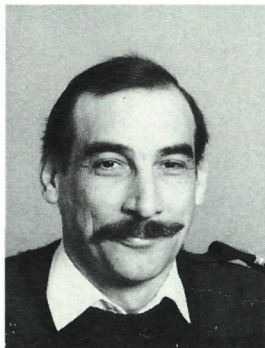
1OM G. VANSLAMBROUCK



1MC E. DE BUSSCHERE

## Mise à la pension

**L**es Officiers, Sous-Officiers et Quartier-mâtres repris ci-dessous, ont été pensionnés, ou prendront leur pension sous peu. La rédaction leur souhaite beaucoup de succès.



1LV A. NISSENNE



1LZ W. VANMALLEGHEM

1LZ I. LECLUYSE

MTC R. MASYN

1MP J. BONABOT  
1MP J. PECHEUR

KMC R. HENDRIKS  
KMC H. HUWEL  
KMC W. MORTELE

1MC R. DEJAIFFE  
1MC R. DEVRIEZE  
1MC E. MONTENS

**Met leedwezen melden wij U het overlijden van:**



1OM (b.d.) L. BAES



1MC (b.d.) E. TYTGAT



1MC (b.d.) P. VANWESEMAEL

1MC (b.d.) A. LOUAGE

1MC A. POTS

MAT V. MOERMAN



## WELDOENDE LEDEN MEMBRES BIENFAITEURS

ABELOOS M. Vaandrig-ter-zee - MIDDELKERKE  
 ALDERWEIRELDT E. Erefregatkapitein - WILRIJK  
 BAERT H. - HASSELT  
 BECQUAERT E. Luitenant-ter-zee 1e Kl. (b.d.) -  
 BERCHEM  
 BEKAERT M.-P. - OUDENAARDE  
 BERO M. - OOSTENDE  
 BIBLIOTHEEK OSC - ZEEBRUGGE  
 BIDLOT R. Lieutenant de Vaisseau 1re Cl. (Hre) -  
 EMBOURG  
 BILLET G. - BRUGGE  
 BLAUWET R. - ASSEBROEK  
 BLOMME W. Korvetkapitein Vlieger - ZUIENKERKE  
 BOECKMANS R. - BRUXELLES  
 BOGAERTS R. - LIERDE  
 BONNEWIJN F. - TERVUREN  
 BRAET R. Korvetkapitein - BEERNEM  
 BRENEZ C. - HAINE-ST.-PIERRE  
 BRUGMANS F. Kapitein-ter-zee (b.d.) - WILRIJK  
 BULCKE R. - TURNHOUT  
 BUSARD G. Capitaine de Vaisseau (e.r.) -  
 ERPS-KWERPS  
 CALMEYN K. Eerste Meester Chef (b.d.) - BRUGGE  
 CARLIER L. Erefregatkapitein - PARIJS  
 CENTRUM MARINEVORMING Kantine -  
 ST. KRUIS  
 CEUX J. Commodore (b.d.) - OOSTENDE  
 COLLETTE J.-M. Maître Principal -  
 OOSTENDE  
 COLLIGNON M. Capitaine de Frégate (Hre) -  
 LA ROCHE EN ARDENNE  
 COLLIN G. - NIVELLES  
 CORPS ROYAL DES CADETS - BRUXELLES  
 COURTENS F. Maître Principal (R) - OOSTENDE  
 DEBAISIEUX G. - FRAMERIES  
 DEBROCK W. - BRUSSEL  
 DE CLEYN A. Luitenant-ter-zee 1e Kl. (b.d.) - WIL-  
 RIJK  
 DE CLOEDT J.-J. Lieutenant de Vaisseau 1re Cl. (Hre) -  
 BRUXELLES  
 DECORTE B. - OOSTENDE  
 de DECKER de BRANDEKEN J.-M. - OHAIN  
 DEHAENE-VERBEKE C. - VILVOORDE  
 DE KIMPE E. - Rupelmonde  
 DELGOFFE V. Capitaine de Frégate (Hre) - SCHILDE  
 DEMEULEMEESTER F. - ST. MICHIELS  
 DE MEYER L. - WUUSTWEZEL  
 DE MORTIER A. Erefregatkapitein - VENCE(FRANCE)  
 DE MULDER A. - GENT  
 DEPREZ M. - PARIS (FRANCE)  
 DE ROO J. - GENT  
 DE RUYTTER D. Kapitein-ter-zee - LEKE  
 DESABLENS Premier Maître Chef (e.r.) - BRUXELLES  
 DESAEGER R. Capitaine de Frégate - BRUXELLES  
 DESAEGER R. - BRAINE L'ALLEUD  
 DESMET R. Eerste Meester Chef (b.d.) -  
 ANTWERPEN

DESWAENE J.-L. - BRUXELLES  
 DE WACHTER M. - KAPELLEN  
 DEWEERDT D. - GANSHOREN  
 DE WILDE J. Vice-Admiraal (b.d.) -  
 MIDDELKERKE  
 D'HAEYER H. - CONNEUX  
 D'HONT A. Capitaine de Frégate (Hre) - BRUXELLES  
 D'HOOGH C. Capitaine de Frégate (Hre) - BRUXELLES  
 DILLEN P. Aalmoezenier - BORSBEEK  
 DORSIMONT A. Capitaine de Frégate (Hre) - RIVIERE  
 DRIESEN L. - BRUXELLES  
 DUGARDEIN H. - ZEEBRUGGE  
 DUINSLAEGER M. Divisieadmiraal (b.d.) -  
 OOSTENDE  
 DUMONT F. Capitaine de Vaisseau (e.r.) - ANHEE  
 ENGELS E. - BRUGGE  
 FALASCA A. - LEMBEEK  
 FRISSYN M. - TOURNAI  
 GELDOLF M. - HASSELT  
 GELUYCKENS D. Commodore (e.r.) - BRUXELLES  
 GOEGEBEUR R. - OOSTENDE  
 GOOSSENS D. Enseigne de Vaisseau (Hre) -  
 BRUXELLES  
 GRANDCHAMPS G. Capitaine de Corvette - BREDENE  
 GRAUX P. - AUDERGHEM  
 HAVERBEKE J.-P. Luitenant-ter-zee 1e Kl. -  
 ST. ELOOIS-VIJVE  
 HELLEBAUT - AALST  
 HELLEMANS M. - Fregatkapitein - ANTWERPEN  
 HENROTEAUX A. - HOUFFALIZE  
 HERMIS SODALES v.z.w. - OOSTENDE  
 HERTELEER W. Vice-Admiraal - OOSTENDE  
 HESPEL A. - BRUXELLES  
 HESSENS F. - ANTWERPEN  
 HEUSDENS R. - STOUMONT  
 HEYNEN Ph. - BRASSCHAAT  
 HOREMANS W. Luitenant-ter-zee 1e Kl. -  
 OOSTENDE  
 HOUZEAU de LEHAIE Lieutenant de Vaisseau de 1re.  
 Cl. (Hre) - BINCHE  
 JACOBS W. Erefregatkapitein - WOMMELGEM  
 JACQUES A. Capitaine de Frégate (R) - LASNE  
 JANSSENS F. Erefregatkapitein - MERKSEM  
 KNOOP G. - BORGERHOUT  
 LAMBRECHT T. Capitaine de Frégate (R) -  
 BRUXELLES  
 LAUWERS R. - ANTWERPEN  
 LAWARIE R. Maître Principal (e.r.) - OOSTENDE  
 LEBEGUE R. Maître Principal (e.r.) - OOSTENDE  
 LEJUSTE R. - RENAIX  
 LEKEUX A. - BRUXELLES  
 LEMAIRE H. Capitaine de Vaisseau BEM (e.r.) -  
 BRUXELLES  
 LENOIR F. Capitaine de Frégate (Hre) - LA HULPE  
 LEVEAU P. Capitaine de Frégate (Hre) - LINKEBEEK  
 LITIERE J. Kapitein-ter-zee - GISTEL  
 LURQUIN L. Divisieadmiraal (b.d.) - BRUSSEL  
 LUYTEN L. Ereluitenant-ter-zee 1e Kl. - WILRIJK  
 MAENE R. Eerste Meester Chef (b.d.) -  
 OOSTENDE  
 MAERTENS R. Eerste Meester - OOSTENDE  
 MAES E. Erefregatkapitein - AALST  
 MARINEVERBROEDERING ZM W.-VI. -  
 OOSTENDE

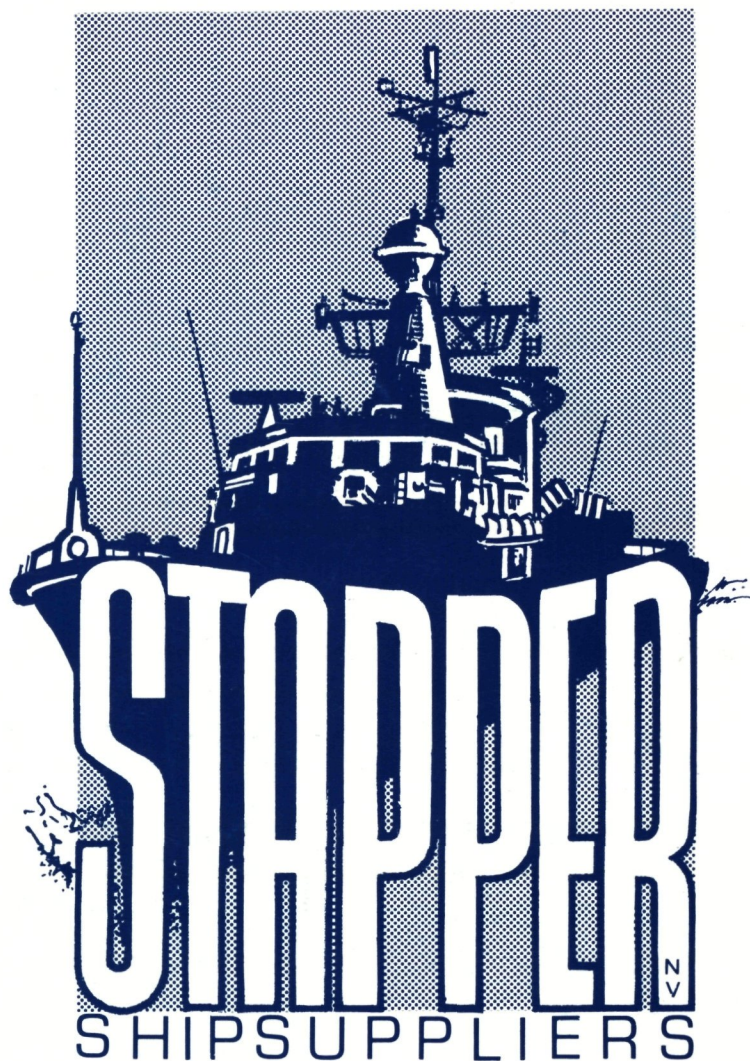


MARSIA L. Capitaine de Corvette - ANDERLECHT  
 MASQUELIN J. Capitaine de Frégate (Hre) -  
 BRUXELLES  
 MASURE D. Erefregatkapitein - OOSTENDE  
 MATHOT A. Capitaine de Frégate (R) - HOFSTADE  
 MEINERTZHAGEN D. Erefregatkapitein -  
 ANTWERPEN  
 MEULEMANS J. - GEEL  
 MICHEL G. Maître Principal (e.r.) - OOSTENDE  
 MICHELSSENS M. Ere-Tweede Meester -  
 ST. ANDRIES  
 MOONS - BORSBEEK  
 MOULART Ph. Capitaine de Frégate (Hre) -  
 BRUXELLES  
 NACHTERGAELE G. - BERCHEREM  
 NAUDTS J. - OOSTAKKER  
 NELSON SWEEPERS - TIENEN  
 NVOZMK - GEEL  
 NYSSSEN L. - VERVIERS  
 OLISLAGERS P. - MERKSEM  
 PAUWELS J. - MOESKROEN  
 PEETERS A. - ST. NIKLAAS  
 PERSOONS J. Erefregatkapitein - WEERT  
 PHILIPPUS P. - SINT-KWINTENS-LENNIK  
 PIERARD R. - SAINT-SERVAIS  
 PINTELON J. Fregatkapitein (R) - LENNIK  
 PIRONGS P. - TONGEREN  
 POULLET E. Vice-Admiraal(b.d.) - BRUGGE  
 PRIGNEAUX R. Lieutenant de vaisseau 1re Cl. (e.r.) -  
 HALTINNE  
 QUAGHEBEUR M. Fregatkapitein (R) -  
 OOSTENDE  
 RASSCHAERT A. Erefregatkapitein - OOSTENDE  
 REMY F. - LANEFFE  
 REYNIERS O. - ST. NIKLAAS  
 ROGIERS M. - OOSTENDE  
 ROSIERS J. Capitaine de Vaisseau -  
 BRAINE-L'ALLEUD  
 ROYAL YACHT CLUB BELGIE - ANTWERPEN  
 SAUVAGE E. - BERCHEREM  
 SAUWEN J. Capitaine de Frégate (Hre) - BRUXELLES  
 SCHLIM A. Vice-Amiral Aviateur (e.r.) Chevalier -  
 BRUGGE  
 SEBRECHTS M. Lieutenant de Vaisseau -  
 OOSTENDE  
 SERGEANT J. - EEKLO  
 SEVERIN R. - BRUXELLES  
 SIBRET M. - ST.-HUBERT  
 SIEGERS A. - TURNHOUT  
 SIMONS J. Oppormeester (b.d.) - OOSTENDE  
 SOETENS Y. - Capitaine de Corvette - OOSTENDE  
 STEVENS J. - KOKSIJDE  
 STIENNON D. - KNOKKE-HEIST  
 STRUMANE R. Dr. Sc., Erefregatkapitein - MOL  
 SYNDICAT D'INITIATIVE DE MALMEDY - MALMEDY  
 TABURY R. - LIEGE  
 TERMOLLE P. - BINCHE  
 TERPOUGOFF A. - LA HULPE  
 THIBAUT DE MAISIERES C. Commodore - BRAINE  
 L'ALLEUD  
 THOELEN G. - KOERSEL  
 THYS R. - EDEGEM  
 TILMAN R. - TOURNAI

TOREMANS G. - PELLENBERG  
 VALCKE - A 950  
 VAN AVERMAET-GERMONPRE M. Wwe.  
 Erefregatkapitein - DEURNE  
 VAN BELLINGHEN - BRAINE L'ALLEUD  
 VAN BOECKEL C. Capitaine de Corvette (Hre) -  
 BRUXELLES  
 VAN BOGAERT H. Kapitein Geneesheer -BREDENE  
 VAN BUSSEL M. Korvetkapitein - GENT  
 VAN CAMPENHOUT R. Capitaine de Corvette (R) -  
 COURT-ST.ETIENNE  
 VAN CLEVEN M. Vaandrig-ter-zee - ARDOOIE  
 VAN DE VELDE D. - BRUXELLES  
 VAN DE WALLE B. - Erefregatkapitein - TRAIMONT  
 VANDENBERGHE F. - MUIZEN  
 VAN DEN BRANDE G. - LIER  
 VAN DEN BULCK P. Korvetkapitein (R) -  
 ANTWERPEN  
 VANDEN EYCKEN L. Kapitein-ter-zee - WILSKERKE  
 VAN DER BEKEN - BOUSU  
 VANDERWAL J. -OOSTENDE  
 † VAN DYCK J. Vice-Admiraal (b.d.) - SOUTHAMPTON  
 VAN ESSCHE R. - LONGUEVILLE  
 VAN EYLL B. - HASSELT  
 VAN GELDER A. Luitenant-ter-zee 1e Kl (R) - ANT-  
 WERPEN  
 VAN HECKE P. - KAPRIJKE  
 VAN ISEGHEM A. - OOSTENDE  
 VAN PARIJS J.-L. - GENVAL  
 VERBEECK S. - MECHELEN  
 VERHULST M. Amiral de Division - OTTIGNIES  
 VERMEERSCH R. - SINT-MICHIELS  
 VER. STAATSRIVIERLOODSEN - ANTWERPEN  
 VILAIN A. - RECOGNE  
 VITTONI V. - EUGIES  
 VOGELS A. Eerste Meester Chef (b.d.) - GENT  
 VRIENDENKRING GEPENSION. ZM - OOSTENDE  
 WARNAUTS P. Capitaine de Corvette - BRUGGE  
 WAUTERS L. - HOESEL  
 WINDMEULEN A. Oppormeester (b.d.) - LEFFINGE  
 WOUTERS J. Kapitein-ter-zee - OOSTENDE  
 ZEILCENTRUM ZEEMACHT - ZEEBRUGGE

Afgesloten op datum van : 15 december 1995  
 Clôturé à la date du : 15 decembre 1995





# **STAPPER & Co n.v.**

---

**Heizegemweg 11, B-2030 ANTWERP**

**Telephone: (03) 541 13 59**

**Telex: Antw. 33.566**

**Telefax: (03) 541 71 72**